

Санкт-Петербургский имени В.Б.Бобкова филиал
государственного казенного образовательного
учреждения высшего образования
«Российская таможенная академия»

ТАМОЖЕННЫЕ ЧТЕНИЯ – 2019

НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ СТАНОВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

Международной научно-практической конференции
Кафедра управления

ТОМ III

Санкт-Петербург
2019

УДК 001.92:378
ББК 72
Т 17

Т 17 Таможенные чтения – 2019. Наука и образование в условиях становления инновационной экономики: сборник материалов Международной научно-практической конференции. В 3-х тт. Том III / Под общ. ред. профессора С.Н. Гамидуллаева. СПб.: РИО Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии, 2019. 176 с.

ISBN 978-5-9590-1100-0 (т. 3)
ISBN 978-5-9590-1096-6

Редакционная коллегия:

Максимов Ю.А. – заместитель директора (по научной работе), к.э.н., к.т.н., доцент

Селезнев А.А. – заведующий кафедрой управления, к.э.н., доцент

Ворона А.А. – старший преподаватель кафедры управления

Материалы Международной научно-практической конференции «Таможенные чтения – 2019. Наука и образование в условиях становления инновационной экономики», состоявшейся в рамках «Недели науки» Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии в ноябре 2019 года. Сборник предназначен для специалистов в области инноваций, науки, образования и таможенного дела – ученых и преподавателей, студентов, аспирантов и должностных лиц таможенных органов.

Материалы опубликованы в авторской редакции.

*Редколлегия может не разделять точку зрения авторов публикаций.
Ответственность за содержание материалов несут авторы статей.*

ISBN 978-5-9590-1100-0 (т. 3)
ISBN 978-5-9590-1096-6

© Российская таможенная академия, 2019

РАЗДЕЛ I

УДК 339

**К ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ
ТАМОЖЕННОГО ДОСМОТРА**

Афонин Д.Н.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, д.м.н., профессор кафедры технических средств таможенного контроля и криминалистики, доцент, e-mail: dnafonin@gmail.com

Принятие в 1987 году Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, никаким образом не сказалось на объемах производства и применения метилбромида в силу того, что данное вещество незаменимо при фумигации различных товаров и упаковочных материалов, при перемещении их через государственные границы. Метилбромид является высокотоксичным веществом, контакт с которым может привести к отравлению должностных лиц таможенных органов, при выполнении ими своих функциональных обязанностей в процессе проведения таможенного досмотра товаров и транспортных средств. Для предотвращения подобных случаев необходимо принятие незамедлительных мер по оснащению пунктов пропуска техническими средствами для газоанализа и дегазации морских контейнеров и внесения дополнений в нормативные документы, регламентирующие оснащение пунктов пропуска и охрану труда в таможенных органах.

Ключевые слова: метилбромид, бромистый метил, бромметил, отравление, фумиганты, озоновый слой, должностные лица таможенных органов, таможенный досмотр.

TO THE QUESTION OF THE SAFETY OF CUSTOMS SEARCHING

Afonin D.N.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Professor of Department of Technical Means of Customs Control and Criminology, Doctor of Medical Sciences, Docent, e-mail: dnafonin@gmail.com

The adoption in 1987 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer did not affect the production and use of methyl bromide in any way, since this substance is indispensable for fumigating various goods and packaging materials while moving them across national borders. Methyl bromide is a highly toxic substance, contact with which can lead to poisoning of customs officials in the performance of their functional duties in the process of customs clearance of goods and vehicles. To prevent such cases, it is necessary to take immediate measures to equip the checkpoints with technical means for gas analysis and degassing of sea containers and add to the regulatory documents regulating the provision of checkpoints and labor protection in the customs authorities.

Keywords: methyl bromide, methyl bromide, bromomethyl, poisoning, fumigants, ozone layer, customs officials, customs clearance.

С 1938 года метилбромид широко используется в качестве фумиганта в сельском хозяйстве. В течение последних двадцати лет наблюдался быстрый рост использования бромистого метила для фумигации в транспортных контейнерах [1].

Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой [2] положил конец широкому использованию бромистого метила в сельском хозяйстве, для предотвращения дальнейшего разрушения озонового слоя, вызванного фтор-хлор углеводородами (т.е. бромистым метилом / бромметаном / метилбромидом). Однако, согласно п. 5 статьи 2Н Протокола расчетные уровни потребления и производства метилбромида не включают объемы, используемые для карантинной обработки и обработки перед транспортировкой.

Основными производителями метилбромида являются США, Индия, Китай и Израиль, на долю которых приходится 95% мирового производства данного вещества. Индия, Китай, Вьетнам и США потребляют 47% метилбромида [3].

Метилбромид (Код ТН ВЭД 2903391100) относится к разделу IV, списку E, группе I Перечня веществ, разрушающих озоновый слой, обращение которых подлежит государственному регулированию [4]. Из-за высокой токсичности использование бромистого метила в Европейском союзе было запрещено с 2010 года, но сделаны исключения в отношении Международных фитосанитарных стандартов [5]. В настоящее время бромметил незаменим при обработке древесных упаковочных материалов [6, 7]. Метилбромид используется при ветеринарно-санитарной обработке самолетов (вертолетов) для аэрозольной дезинфекции [8]. Согласно Рекомендациям ИМО по безопасному использованию пестицидов на судах, метилбромид является основным средством для фумигации грузовых трюмов [9]. Бромистый метил обладает нервнопаралитическим действием. Его токсичность для вредных насекомых и клещей связывают с высокой метилирующей способностью при взаимодействии с ферментами, содержащими сульфгидрильные группы, в результате чего нарушаются окислительно-восстановительные процессы и углеводный обмен [10]. Действие бромистого метила проявляется медленно, поэтому эффективность фумигации следует определять не раньше, чем через 24 часа после обеззараживания [11].

В газообразном состоянии химически чистый бромистый метил – бесцветный газ без запаха и вкуса [12]. В качестве одоранта в него добавляют хлорпикрин, применявшийся в годы первой мировой войны как боевое отравляющее вещество, обладающее сильным слезоточивым, а в высоких концентрациях – удушающим действием [13].

Первое подробное описание клинического случая отравления бромистым метилом двух портовых рабочих в Роттердаме, подтвержденного лабораторными методами, приведено в работе Breeman W. [14]. В работе Preisser A.M. и соавт. [15] приводится описание 26 пациентов, находящихся в немецких клиниках с симптомами отравления пестицидами, полученного при вскрытии морских контейнеров. Авторы смогли подтвердить диагноз, основываясь на типичных симптомах и обширном клиническом обследовании. Кроме того, путем лабораторного анализа были идентифицированы отравляющие вещества – этилендихлорид, метилбромид, фосфин и метиленхлорид. Преобладающими симптомами были головные боли, проблемы концентрации и памяти, головокружение и тошнота, раздражение кожи и слизистых оболочек, снижение физической активности. Кроме неврологических и нейропсихологических нарушений у 14 из 26 пациентов были выявлены признаки поражения дыхательных путей, обусловленных (по мнению авторов) длительным контактом с фумигантами.

В работе Budnik L.T. и соавт. приведено подробное исследование воздействия метилбромида и этилен дихлорида на 164 портовых служащих при работе с морскими контейнерами [16].

В 1983 году было описано свыше 950 смертельных случаев отравления бромистым метилом [17].

Острая интоксикация метилбромидом характеризуется ранними симптомами, такими как: головная боль, рвота, боль в горле, головокружение, зрительные нарушения, а также снижение сознания, кома и судороги [18, 19, 20]. При попадании метилбромида на кожу возможны обширные химические ожоги [21]. Хронические последствия отравления могут длиться годами и проявляются, главным образом, поражением центральной (хроническая токсическая энцефалопатия) и периферической нервной системы (болезненная невропатия) на фоне общих жалоб на усталость [22]. Хроническая интоксикация метилбромидом в комплексе с другими фумигантами может приводить к деменции [23]. Описано канцерогенное действие метилбромида [1, 24].

Таким образом, должностные лица таможенных органов (в процессе выполнения ими функциональных обязанностей) могут контактировать с метилбромидом в следующих случаях:

1. При таможенном контроле озоноразрушающих веществ. Однако, ввоз озоноразрушающих веществ (как товара) возможен только через 8 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации [25], а в 2018 году ожидается ввоз в Россию только одного озоноразрушающего средства 1,1,1 – фтордихлорэтана в количестве 1159.1 тонн [26].

2. При таможенном контроле морских контейнеров, навалочных грузов (преимущественно растительного происхождения), досмотре трюмов морских судов и других закрытых помещений, которые могли быть подвергнуты фумигации. Такой контакт с метилбромидом возможен в любом пункте пропуска и должностные лица не всегда могут быть к нему готовы. По мнению ряда авторов, до 36% морских контейнеров содержат вредные химические вещества в концентрациях, превышающих предельно допустимые. В 14% из них выявлен метилбромид [27, 28].

Профилактические меры по безопасному обращению с метилбромидом основываются на ряде факторов, таких как: маркировка, информирование руководителей и должностных лиц таможенных органов о потенциальных рисках и мерах по их минимизации, мероприятиях по оснащению пунктов пропуска оборудованием для газоанализа, вентиляции, средствами индивидуальной защиты. Всё это требует оснащения соответствующим оборудованием в первую очередь морских пунктов пропуска и незамедлительного внесения дополнений в ряд нормативных документов: Приказ ФТС России № 403 от 15.04.2008 «Об утверждении Правил по охране труда в таможенных органах и учреждениях, находящихся в ведении ФТС России», Приказ ФТС России № 1349 от 31.10.2008 «Об утверждении типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений, сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

Таким образом, принятие Монреальского протокола никаким образом не сказалось на объемах производства и применения метилбромида в силу того, что данное вещество незаменимо при фумигации различных товаров и упаковочных материалов. Метилбромид является высокотоксичным веществом, контакт с которым может привести к отравлению должностных лиц таможенных органов при выполнении ими своих функциональных обязанностей в процессе проведения таможенного досмотра товаров и транспортных средств. Для предотвращения подобных случаев необходимо принятие незамедлительных мер по оснащению пунктов пропуска техническими средствами для газоанализа и дегазации морских контейнеров и внесению дополнений в нормативные документы, регламентирующие оснащение пунктов пропуска и охрану труда в таможенных органах.

Библиографический список

1. Budnik LT, Kloth S, Velasco-Garrido M, Baur X. Prostate cancer and toxicity from critical use exemptions of methyl bromide: environmental protection helps protect against human health risks // Environ. Heal. 2012. No. 11. p. 5. doi: 10.1186/1476-069X-11-5.
2. Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer // Ozone Secretariat. URL: <http://ozone.unep.org/en/handbook-montreal-protocol-substances-deplete-ozone-layer/5>
3. Data Access Centre // Ozone Secretariat. URL: <http://ozone.unep.org/en/data-reporting/data-centre>
4. Постановление Правительства РФ № 228 от 24.03.2014 «О мерах государственного регулирования потребления и обращения веществ, разрушающих озоновый слой»
5. ISPM 15. Regulation of wood packaging material in international trade. FAO, 2016. URL: https://www.ippc.int/static/media/files/publication/en/2016/06/ISPM_15_2013_En_2016-06-07.pdf
6. Решение Совета Евразийской экономической комиссии № 157 от 30.11.2016 «Об утверждении Единых карантинных фитосанитарных требований, предъявляемых к подкарантинной продукции и подкарантинным объектам на таможенной границе и на таможенной территории Евразийского экономического союза»
7. Приказ Минсельхоза России № 123 от 15.03.2017 «Об утверждении Порядка маркировки подкарантинной продукции, перевозимой в виде древесных упаковочных или крепежных материалов, при условии использования ее при вывозе из Российской Федерации в качестве упаковки или крепления иного вывозимого из Российской Федерации товара, требований к форме специального знака международного образца, обозначающего соответствие такой подкарантинной продукции карантинным фитосанитарным требованиям страны-импортера, способам его нанесения»
8. Ветеринарно-санитарные правила обработки транспортных средств, контейнеров, складских помещений карантинных баз и других подконтрольных объектов (утв. Минсельхозом России 15.06.1993)
9. Recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo holds. MSC.1/Circ.1264 27 May 2008 // International maritime organization. URL: imo.udhb.gov.tr/dosyam/EKLER/2013510124734MSC.1-Circ.1264.pdf
10. Попов С.Я., Дорожкина Л.А., Калинин В.А. Основы химической защиты растений. М.: Арт-Лион, 2003. 208 с.
11. Мордкович Я.Б. Есть ли альтернатива бромистому метилу? // Защита и карантин растений. 2007. № 5. С. 30-31.
12. Маслов М.И., Магомедов У.Ш., Мордкович Я.Б. Основы карантинного обеззараживания: монография. Воронеж: Научная книга, 2007. 196 с.
13. Arustamian A.N., Tkachishin V.S. The history of the use of chemical warfare agents during the World War I // Медицина неотложных состояний. 2017. № 4 (83). С. 100-104.
14. Breeman W. Methylbromide intoxication: a clinical case study // Adv. Emerg. Nurs. J. 2009. No. 31(2). pp. 153–160. doi: 10.1097/TME.0b013e31819dca1b.
15. Preisser A.M., Budnik L.T., Hampel E., Baur X. Surprises perilous: toxic health hazards for employees unloading fumigated shipping containers // Sci. Total. Environ. 2011. No. 409(17). pp. 3106–3113. doi: 10.1016/j.scitotenv.2011.04.053.
16. Budnik L.T., Kloth S., Baur X. et al. Circulating mitochondrial DNA as biomarker linking environmental chemical exposure to early preclinical lesions elevation of mtDNA in human serum after exposure to carcinogenic halo-alkane-based pesticides // PLoS One. 2013. No. 8(5). pp. e64413. doi: 10.1371/journal.pone.0064413.
17. Alexeeff G.V., Kilgore W.W. Methyl bromide // Residue Rev. 1983. No. 88. pp. 101–153.

18. Calvert G.M., Mueller C.A., Fajen J.M. et al. Health effects associated with sulfur dioxide and methyl bromide exposure among structural fumigation workers // *Am. J. Public. Health.* 1998. No. 8(12). pp. 1774–1780. doi: 10.2105/AJPH.88.12.1774.
19. de Souza A., Narvencar K.P.S., Sindhoora K.V. The neurological effects of methyl bromide intoxication // *Journal of the Neurological Sciences.* 2013. No. 335. pp. 36–41.
20. Jo K.D. A case of polyneuropathy associated with methyl bromide intoxication // *Journal of the Neurological Sciences.* 2015 No 357. pp. e222 doi:10.1016/j.jns.2015.08.768
21. Sue G.R., Karanas Yv.L., Davis D.J., Press B. The unusual presentation of a burn from methyl bromide exposure: A case report and review of the literature // *Burns.* 2017. No. 43. pp. e43–e46.
22. Reidy T.J., Bolter J.F., Cone J.E. Neuropsychological sequelae of methyl bromide: a case study // *Brain. Inj.* 1994. No. 8(1). pp. 83–93. doi: 10.3109/02699059409150961.
23. Zaganasa I., Kapetanaki St., Mastorodemos V. et al. Linking pesticide exposure and dementia: What is the evidence? // *Toxicology.* 2013. No. 307. pp. 3–11.
24. Barry K.H., Koutros S., Lubin J.H. et al. Methyl bromide exposure and cancer risk in the Agricultural Health Study // *Cancer Causes Control.* 2012 Jun. No. 23(6). pp. 807-818. doi: 10.1007/s10552-012-9949-2. Epub 2012 Apr 24.
25. Постановление Правительства РФ от 06.07.2012 N 687 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в которых допускается прибытие на территорию Российской Федерации озоноразрушающих веществ».
26. Распоряжение Правительства РФ № 2371-р от 27.10.2017 «Об установлении количества конкретных озоноразрушающих веществ в допустимом объеме потребления озоноразрушающих веществ в Российской Федерации и допустимого объема производства озоноразрушающих веществ в Российской Федерации на 2018 год».
27. Samuelsson A. Detection of Toxic Gases in Containers // *World Customs Organization. Second Technology and Innovation Forum.* http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/events/2010/technology-forum/presentations/wolf_munchmeyster.pdf?la=en
28. Baur X., Poschadel B., Budnik L.T. High frequency of fumigants and other toxic gases in imported freight containers - an underestimated occupational and community health risk // *Occup. Environ. Med.* 2010 Mar. No. 67(3). pp. 207-212. doi: 10.1136/oem.2008.043893

УДК 343.13

ЗАПРЕТ ОПРЕДЕЛЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ КАК МЕРА ПРЕСЕЧЕНИЯ

Белоусова Е.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин, к.ю.н., доцент, e-mail: eab@spbrrta.ru

В статье рассматриваются некоторые особенности избрания и применения запрета определенных действий как меры пресечения, отличия от других отдельных мер пресечения, анализируются точки зрения ряда ученых по рассматриваемой теме.

Ключевые слова: мера пресечения; запрет определенных действий; домашний арест; залог; подозреваемый; обвиняемый.

PROHIBITION OF CERTAIN ACTIONS AS A PREVENTIVE MEASURE

Belousova E.A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Head of Department of Criminal Law Disciplines, PhD, Docent, e-mail: eab@spbrrta.ru

The article discusses some features of the election and application of the prohibition of certain actions as a preventive measure, the differences from other individual preventive measures, analyzes the views of a number of scientists on the topic.

Keywords: preventive measure; prohibition of certain actions; house arrest; bail; suspect; accused.

В апреле 2018 г. в Уголовно-процессуальный кодекс России включена новая мера пресечения – запрет определенных действий (ст. 105.1 УПК РФ).

Попытаемся разобраться, чем вызвано такое решение законодателя – расширить систему мер пресечения?

По одному из мнений, поскольку система мер пресечения находится в постоянном развитии, законодатель осуществляет поиск наиболее эффективных мер, которые будут препятствовать ненадлежащему поведению подозреваемого и обвиняемого, обеспечат постановление предполагаемого приговора и его исполнение, но с наименьшими ограничениями прав и свобод лиц, привлекаемых к уголовной ответственности [1].

На наш взгляд, нельзя исключать, в некотором смысле, и экономический интерес, так как применение запрета определенных действий может несколько способствовать снижению государственных расходов на содержание подозреваемых, обвиняемых под стражей.

Однако Е. Ларкина, например, отмечает, что новая мера пресечения представляет собой определенную модификацию домашнего ареста за счет трансформации системы ограничений и запретов, и установления новых запретов, которые могут быть и уголовными наказаниями [2].

Введение новой меры пресечения стало определенным шагом на пути развития комплексных мер пресечения. Хотя ч. 1 ст. 97 УПК РФ и закрепляет право должностных лиц уголовного судопроизводства избирать только одну меру пресечения, после 18 апреля 2018 г. у суда появилась возможность комбинировать запрет определенных действий с домашним арестом и залогом [3]. С этой точкой зрения согласны и другие ученые [4].

В чем же тогда отличие запрета определенных действий от домашнего ареста и залога?

Запрет определенных действий, согласно ч. 6 ст. 105.1 УПК РФ, включает несколько запретов:

- 1) выходить в определенные периоды времени за пределы жилого помещения, в котором лицо проживает в качестве собственника, нанимателя либо на иных законных основаниях;
- 2) находиться в определенных местах, а также ближе установленного расстояния до определенных объектов, посещать определенные мероприятия и участвовать в них;
- 3) общаться с определенными лицами;
- 4) отправлять и получать почтово-телеграфные отправления;
- 5) использовать средства связи и информационно-телекоммуникационную сеть «Интернет»;
- 6) управлять автомобилем или иным транспортным средством, если совершенное преступление связано с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Суд, с учетом данных о личности подозреваемого или обвиняемого, фактических обстоятельств уголовного дела и представленных сторонами сведений при избрании данной меры пресечения, может избрать один или несколько запретов в любой момент производства по уголовному делу на основании ходатайства следователя с согласия руководителя следственного органа или дознавателя – с согласия прокурора [5].

Домашний арест заключается в нахождении подозреваемого или обвиняемого в изоляции от общества в жилом помещении, в котором он проживает в качестве собственника, нанимателя или на иных законных основаниях, с возложением запретов, предусмотренных ст. 107 УПК РФ, и

осуществлением за ним контроля. С учетом состояния здоровья лица местом его содержания под домашним арестом может быть также определено лечебное медицинское учреждение.

По мнению Е. Марковичевой, суд, избирая меру пресечения в виде домашнего ареста, обязан назначить обвиняемому хотя бы один из запретов. То есть речь может идти только о комплексной мере пресечения – сочетании ограничения свободы в рамках собственно домашнего ареста и обязательного запрета определенных действий. Однако это может быть не любой из запретов, предусмотренных ч. 6 ст. 105.1 УПК РФ, а только те, которые указаны в ч. 7 ст. 107 УПК РФ. Суд, принимая решение о полной изоляции лица в жилом помещении, вправе установить только запреты, указанные в п. 3–5 ч. 6 ст. 105.1 УПК РФ [6].

На первый взгляд, разницы между домашним арестом и запретом, предусмотренным п. 1 ч. 6 ст. 105.1 УПК РФ, не просматривается, однако, по мнению ряда ученых, запрет определенных действий следует считать более мягкой мерой пресечения, по сравнению с домашним арестом, с чем нельзя не согласиться, поскольку запрет определенных действий может быть выражен даже в одном из запретов..., тогда как домашний арест в любом случае заключается в изоляции подозреваемого или обвиняемого в жилом помещении [7].

Таким образом, законодатель создал сложную конструкцию, в которой две меры пресечения могут быть избраны одновременно, но при этом действуют либо как одно целое, либо параллельно – каждая в своем режиме, в том числе – временном [8].

А.С. Есина, О.Е. Жамкова, А.В. Борбат делают вывод о том, что «запрет определенных действий предлагается рассматривать как самостоятельную меру пресечения, по существу, она может избираться также и в качестве «дополнительной меры пресечения» к залого и домашнему аресту, о чем свидетельствуют положения, касающиеся изменения условий исполнения таких мер пресечения, как залог и домашний арест, и допускающие, при избрании этих мер пресечения, возложение на подозреваемого, обвиняемого обязанностей по соблюдению запретов, предусмотренных ч. 6 ст. 105.1 УПК РФ. Эту особенность новой меры пресечения обязательно следует учитывать правоприменителям» [9].

Сроки действия рассматриваемых мер пресечения предусмотрены уголовно-процессуальным законодательством – на домашний арест распространяются правила ст. 109 УПК РФ, а что касается срока запрета определенных действий, предусмотренного п. 1 ч. 6 ст. 105.1 УПК РФ, то они зависят от категории

преступления: для преступлений небольшой и средней тяжести – 12 месяцев, для тяжких преступлений – 24 месяца, для особо тяжких преступлений – 36 месяцев. Остальные запреты действуют до момента отмены или изменения самой меры пресечения в виде запрета определенных действий.

Существует и ряд других отличий рассматриваемых мер пресечения, однако имеют место и определенные процессуальные проблемы, связанные с применением запрета определенных действий. Так, С.С. Чернова, например, отмечает, что эта мера пресечения «является модифицированным вариантом ст. 107 ПК РФ (домашний арест)». При этом законодатель, не устранив имеющиеся проблемы применения домашнего ареста, добавил новые, которые излишне усложняют деятельность властных субъектов уголовного процесса и нарушают права участников уголовного судопроизводства» [10].

В то же время К.Б. Калиновский считает, что запрет определенных действий восполнит дефицит мер пресечения и будет востребован на практике [11], в чем с ним солидарна Н. Бушная [12], однако, по мнению автора, вполне вероятно, что по истечению определенного времени законодателю потребуются усовершенствовать отдельные положения рассматриваемого института после их апробации на практике.

Библиографический список

1. Муравьев К.В. Оптимизация законодательства о мерах пресечения. – Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2017. № 2. С. 139.
2. Ларкина Е. Новая мера пресечения – запрет определенных действий // Уголовное право. 2018. № 4. С. 113–117.
3. Марковичева Е. Запрет определенных действий как основа избрания комбинированных мер пресечения // Уголовное право. 2019. № 2. С. 107–108.
4. Дерищев Ю., Земляничин Е. Запрет определенных действий – новая старая мера пресечения // Законность. 2019. № 6. С. 35.
5. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации URL: // <http://upkrf.com/statja-105.1/> (дата обращения: 02.09.2019).
6. Марковичева Е. Указ. раб. С. 108. См. также: Дерищев Ю., Земляничин Е. Указ. раб. С. 37.
7. Бикмиев Р.Г., Бурганов Р.С. Запрет определенных действий: первые результаты применения // Уголовный процесс. 2019. № 5. С. 57.
8. Дерищев Ю., Земляничин Е. Указ. раб. С. 36.
9. Есина А.С., Жамкова О.Е., Борбат А.В. Вопросы совершенствования мер пресечения в современном уголовном процессе России // Российский следователь. 2019. № 1. С. 25.
10. Чернова С.С. Новая мера пресечения в уголовно-процессуальном законодательстве Российской Федерации. – Юридическая наука и правоприменительная практика. 2018. № 3 (45). С. 109.
11. Калиновский К.Б. Запрет определенных действий как мера пресечения // Уголовный процесс. 2018. № 6. С. 9.
12. Бушная Н. Запрет определенных действий – уголовно-процессуальная новелла. Законность. 2019. № 4. С. 52.

УДК 346.6
33.06

**К ВОПРОСУ О ВОЛАТИЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЗЕРВОВ
ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РОССИИ**

Веселова Ю.А.

Санкт-Петербургский государственный горный университет, доцент кафедры экономики, учета и финансов, к.ю.н., e-mail: yulves@bk.ru

Подольянец Л.А

Санкт-Петербургский государственный горный университет, профессор кафедры экономики, учета и финансов, профессор, д.э.н., e-mail: podolyanets@mail.ru

В статье рассматривается текущее изменение структуры международных резервов ЦБ РФ. Дана ретроспектива включения монетарного золота в международные резервы. Проведен анализ изменения соотношения монетарного золота, доллара и юаня, выявлены особенности и риски новой структуры международных резервов ЦБ РФ.

Ключевые слова: международные резервы, ЦБ РФ, монетарное золото, доллар, юань.

**TO THE QUESTION OF VOLATILITY OF THE INTERNATIONAL RESERVES
OF THE CENTRAL BANK OF RUSSIA**

Veselova Yuliya. A.

Saint-Petersburg mining University, Associate Professor of Department of Economics, Accounting and Finance, PhD in Law, yulves@bk.ru

Podolyanets Lada A.

Saint-Petersburg mining University, Saint-Petersburg, Professor of Department of Economics, Accounting and Finance, Doctor in Economic, podolyanets@mail.ru

The article considers the current change in the structure of the CBR's international reserves. A retrospective of the inclusion of monetary gold in international reserves is given. The analysis of changes in the ratio of monetary gold, the dollar and the yuan is carried out, the features and risks of the new structure of the Central Bank of Russia's international reserves are identified.

Keywords: international reserves, Central Bank of Russia, monetary gold, dollar, yuan.

Структура международных резервов ЦБ РФ до 2014 года была вполне консервативной и сбалансированной [1], а также была схожей с большинством стран мира. Однако, после 2014 года ЦБ РФ вначале незначительно, а, начиная с 2018 года, более резко меняет структуру резервов и существенно увеличивает

долю монетарного золота. Помимо этого, в 2018-19 гг., происходит уменьшение доли доллара и многократное увеличение доли юаня.

Анализ международных резервов ЦБ РФ, представленных в табл. 1, показывает, что начиная с 2017 г. сумма международных резервов ЦБ РФ возрастает, темпы роста колеблются от 114,6% до 2,4% (в разные периоды), при этом удельный вес монетарного золота в структуре международных резервов ежегодно повышается от 7,8% в 2014 г. до 20,3% в 2019 г.

Таблица 1

Анализ структуры и динамики международных резервов ЦБ РФ[2]

Дата	Международные резервы, млн.\$			Структура, %		Изменения, %	
	Всего	Валютные резервы	Монетарное золото	Валютные резервы	Монетарное золото	Всего	Монетарное золото
01.10.2019	530923	423077	107846	79,7	20,3	102,4	107,6
01.07.2019	518363	418086	100278	80,6	19,4	110,6	115,4
01.01.2019	468495	381592	86903	81,5	18,5	108,3	113,4
01.01.2018	432742	356095	76647	82,3	17,7	114,6	127,3
01.01.2017	377741	317548	60194	84,1	15,9	102,5	123,7
01.01.2016	368399	319836	48680	86,8	13,2	95,6	105,6
01.01.2015	385460	339371	46089	88,0	12,0	75,6	115,3
01.01.2014	509595	469605	39990	92,2	7,8	94,8	78,4

Анализ удельного веса золота в структуре активов ЦБ РФ показывает увеличение данного актива в абсолютной величине за указанный период на 21,3 млрд долларов США, что составило 31,6%, также увеличился удельный вес золота в общей структуре активов на 2,1% (табл. 2).

Таблица 2

Анализ удельного веса золота в структуре активов ЦБ РФ[3]

Инструмент в активах ЦБ РФ	30.06.2017 г.		30.06.2018 г.		31.03.2019 г.		Изменение доли, %
	Млрд \$	Доля в активах, %	Млрд \$	Доля в активах, %	Млрд \$	Доля в активах, %	
Золото	67,3	16,1	76,7	16,7	88,6	18,2	2,1

Анализ структуры золотовалютных активов ЦБ РФ (табл. 3) показывает, что за последние три года существенно меняются доли позиций в активах, так прослеживается тенденция к уменьшению доли валюты США с 46,3% в 2017 г. до 23,6% в марте 2019 г., что составило в общей сложности уменьшение на 22,7% за указанный период. При этом значительно возрос удельный вес в структуре

активов валюты Китая на 14,1%, также отмечается увеличение доли евро на 5,2% и золота на 2,1%.

Таблица 3

Анализ структуры золотовалютных активов ЦБ РФ[3]

Позиция в международных резервах	Структура золотовалютных резервов, %				Изменение, %
	30.06.2017 г.	31.03.2018 г.	30.06.2018 г.	31.03.2019 г.	
Евро	25,1	22,2	32,0	30,3	5,2
Доллар США	46,3	43,7	21,9	23,6	-22,7
Золото	16,1	17,2	16,7	18,2	2,1
Юань	0,1	5,0	14,7	14,2	14,1
Прочие валюты	12,4	4,0	14,7	7,1	5,3

Анализируя географическое распределение активов (по месту регистрации контрагента или эмитента ценных бумаг) можно сказать, что за весь рассмотренный период лидирует Россия, в 2019 году выросли позиции Германии, Китая, а также Японии, также прослеживается существенное снижение у США с 32,0% до 9,2%.

Таблица 4

Анализ географического распределения активов[3]

Активы по месту регистрации контрагента или эмитента ценных бумаг	Географическая структура активов, %			Изменение, %
	30.06.2017 г.	30.06.2018 г.	31.03.2019 г.	
Золото в ЦБ РФ	16,1	16,7	18,2	2,1
Франция	12,5	15,4	11,6	-0,9
Германия	10,3	12,5	13,2	2,9
Китай	0,1	11,6	13,4	13,3
США	32,0	9,5	9,2	22,8
Межгосударственные организации	4,0	7,2	4,3	0,3
Япония	1,7	7,0	10,2	8,5
Великобритания	6,4	4,5	5,9	-0,5
Другие страны	12,0	10,4	9,3	-2,7

Трансформации доли монетарного золота в международных резервах обусловлены изменением роли золота в международных расчетах в последние

50 лет, в связи с чем, можно выделить несколько этапов изменения статуса монетарного золота.

1 этап. При Бреттон-Вудской международной валютной системе, особенно в 60-70 гг., доля золота в резервах была максимальной.

2 этап. Введение Ямайской валютной системы отменило привязку валют к золоту и вытеснило его из международных расчетов. Из Устава МВФ было исключено упоминание золота в качестве основы валютных курсов. В результате, необходимость пополнения резервов золотом отпала, и доходность операций с ним снизилась, как и, что более важно, цена за унцию. Часть центральных банков мира в связи со сложившейся ситуацией приняло решение о продаже резервного монетарного золота и о покупке валют взамен. Исследования ФРС США показало, что наибольшую прибыль получают государства, раньше других продавшие свои золотые резервы.

3 этап. В конце сентября 1999 года в Вашингтоне было подписано многостороннее соглашение (Central Bank Gold Agreement, CBGA) между Европейским центральным банком, 11 национальными банками стран зоны евро, а также центральными банками Швейцарии, Швеции и Великобритании, по которому они приняли солидарное обязательство об ограничении продаж золота, в противовес ранее действующей стратегии, на опережающую продажу золота из резервов. Соглашение об ограничении предусматривало введение лимита продаж для всех стран размере 2000 т. на период 1999-2004 годов с целью поддержания стабильности золотого рынка. К основному контингенту стран – продавцов относились Швейцария (1300 т.), Великобритания (365 т.), Нидерланды (300 т.). В целом, замороженными на 2000 год оставались 36% общемировых запасов золота, или 85% мирового официального резерва. «Золотой картель центральных банков» официально перестал существовать 26 сентября 2019 года, полностью выполнив поставленные задачи. Ликвидность золота выросла, спектр инвесторов расширился, цены выросли в 5 раз с 260 долларов в 1999 году до 1420 в 2019 году [4, 5].

4 этап. Ипотечный кризис в США в 2006 году и последовавший за ним, глобальный финансовый кризис 2006-2010 гг. подстегнули интерес институциональных и частных инвесторов к приобретению монетарного золота, когда «бегство» от доллара потребовало увеличения вложений в консервативные финансовые инструменты. Доходность и цена монетарного золота значительно выросли.

5 этап. Особенности российской внешнеэкономической деятельности в 2014 году, привели к увеличению более чем в 2 раза цены за грамм золота

с 701,35 руб., на 02.07.2008 года до 1606,96 руб. за грамм на 14.03.2014 года, и 3139,3 руб. за грамм на 11.10.2019 г. [6]. Таким образом, цена одного грамма по данным ЦБР за 10 лет выросла на 318%, при том, что по отношению к доллару рубль обесценился только вдвое.

В настоящее время теоретически обоснованным считается, что вложения в монетарное золото должны быть ликвидны, доходны и мало рискованны. Статистические данные подтверждают эту триаду, особенно для России, однако, в работах [7, 8] указывается, что доля золота в резервах в мире составляет примерно 11% против 60% в первой половине 80-х годов, и некоторое незначительное увеличение последних 2-3 лет связано со снижением резервов Банка Китая. Нет данных, показывающих значительную тенденцию к росту золотых резервов.

По нашему мнению следует отметить разнонаправленное отношение к золотым резервам в различных странах мира. Так, страны G-20 (Кроме Евросоюза и Швейцарии) значительно уменьшают долю монетарного золота в своих резервах, и в целом, золото идет с «Запада на Восток». В определенной степени обоснованным следует считать мнение [7], том, что центральные банки не знают, сколько должно быть золота в международных резервах. Исследование [7] рекомендует 25-30% золота в резервах при портфеле с наименьшим риском, увеличение же доли обосновано только по политическим мотивам. Таким образом, значительное увеличение доли монетарного золота в резервах ЦБ РФ до 18,2% и до 20,3% (табл.1, табл. 2, табл.3), демонстрирует консервативную стратегию, и не достигает на октябрь 2019 года, даже уровня портфеля с наименьшим риском. На резерв увеличения приходится еще до 10%. Более того, доля золота только на октябрь 2019 года достигла значения этого показателя на 2000 год по ЦБ БФ.

Второй основной составляющей большинства резервов центральных банков является доллар США. Традиционно считается, что в золоте отражается консервативная стабильность, а в долларе США – ликвидность и доходность. Если с ликвидностью нельзя не согласиться, то вопрос доходности после кризиса 2006 года и по настоящее время остается открытым. За последние 10 лет владельцы казначейских государственных векселей США потеряли 13% своей покупательной способности, и увеличение долга США ведет фактически к отрицательным ставкам по доходности. Таким образом, уменьшение доли долларов в резервах ЦБ РФ в 2 раза, до 23,6% (табл. 3) за последние два года, может носить не столько политическую, сколько экономическую основу. Особенно, с опять начавшейся с сентября 2019 года политики количественного смягчения после почти пятилетнего перерыва.

Таким образом, можно отметить возникшую тенденцию, когда для обеспечения стабильности, ликвидности и доходности нужно использовать не менее трех инструментов, так каждый выполняет только одну роль.

Центральный банк России первым из дополнительных инструментов считает евро, доля которого увеличивается в последние годы до 30,3% (табл.3). Эта валюта, при почти аналогичной ликвидности, имеет несколько большую доходность в перспективе, в связи с более коротким периодом количественного смягчения и его завершением на начало 2019 года. В целом, можно считать, что доллар и евро – это пара похожих резервов по своим характеристикам и политической составляющей.

На фоне растущей волатильности золота, падающей доходности и политических рисков доллара и евро, особый интерес представляют дополнительные виды резервов, и в первую очередь китайский юань. Вложения в данный резерв увеличились за два последних года более чем в 13 раз до 14,2% (табл.3, табл.4). По нашему мнению, такое увеличение несет повышенные риски. При неизменных политических отношениях России и Китая, доля юаня еще на 2017 год составляла только 0,1% в резервах ЦБ РФ. При этом ликвидность и доходность юаня, ранее обусловленная высокими темпами роста ВВП Китая, именно в последние два года имеет тенденцию к снижению и росту волатильности в связи с падением темпов роста ВВП Китая и торговыми войнами. Таким образом, обоснованное уменьшение доли доллара и евро, привело к необоснованному увеличению доли нестабильного в настоящее время юаня.

Эти четыре основных актива на октябрь 2019 года составляют около 86% резервов ЦБ РФ (табл.3), а 4,7% активов не разглашаются (табл.4). В связи с вышесказанным, особый интерес представляют другие активы в резервах. Часть из них включает валютные обязательства Японии и нестабильной в настоящее время Великобритании в размере 16,1% резервов (табл.3, табл.4).

Резюмируя проведенный анализ отметим:

1. Структура резервов ЦБ РФ на октябрь 2019 года характеризуется повышенными рисками стабильности, снижения доходности и выросшим уровнем политических рисков.

2. Золото в резервах быть должно, как консервативный финансовый инструмент, и как политическое хеджирование, как инструмент аккумулирующий долю ВВП в стоимости унции.

3. Самые значительные изменения доходности и цены на монетарное золото не связаны с рыночной конъюнктурой, а обусловлены международными нерыночными целями, как государств, или их центральных банков, так и

международных финансовых инструментов. Что позволяет указывать на политическую составляющую при формировании доходности и цены.

4. Накопленные научные исследования корреляции по доходности и цене связаны с долями золота и доллара, вложения же в юань не обладают пока обоснованной методической базой, и не обладает преимуществами доллара.

5. Преимущественная покупка золота ЦБР, делает резервы менее гибкими, нежели было бы при более широком спектре используемых активов и инструментов.

6. Если сберегательная и антиинфляционная функции золота вполне очевидны, то платежная, особенно для международных расчетов – нет. Можно предположить, что расчеты золотом возможны только для небольшого количества стран-контрагентов РФ, и мало приемлемы для расчетов с развитыми странами мира.

7. Для того чтобы оценить экономическую обоснованность структурных изменений в резервах необходимо: выявлять на постоянной основе текущие тенденции по доле золота в резервах ЦБ мира; учитывать растущую волатильность цен на золото; разрабатывать механизмы использования монетарного резервного золота в кризисной ситуации.

8. Необходимо расширять спектр используемых активов в резервах, включая, валюты и обязательства не только 5 крупнейших экономик мира, но и других стран или международных объединений, включая развивающиеся, как обладающие большим потенциалом роста доходности.

Библиографический список:

1. Подолянец Л.А., Веселова Ю.А. В вопросу институциональной классификации субъектов рынка золота в России. Государство и бизнес. Экосистема цифровой экономики. Материалы XI Международной научно-практической конференции. Северо-Западный институт управления РАНХиГС при Президенте РФ. Санкт-Петербург, 2019. Стр. 55-59.

2. Данные официального сайта ЦБ РФ. Режим доступа: https://cbr.ru/hd_base/mrrf/mrrf_m/ (по состоянию на 11.10.2019г.).

3. Обзор деятельности Банка России по управлению активами в иностранных валютах и золоте. 2019. № 1. С. 12; № 4. С. 6. //Официальный сайт ЦБ РФ. URL: <https://cbr.ru/publ/Obzor/> (по состоянию на 11.10.2019г.).

4. Конец золотого картеля: Центробанки разрывают соглашение о регулировании цен на драгметалл. URL: <https://www.finanz.ru/novosti/birzhevyie-tovary/konec-zolotogo-kartelya-centrobanki-razryvayut-soglashenie-o-regulirovanii-cen-na-dragmetall-1028397773> (дата обращения 10.10.2019 г.).

5. Золотое соглашение ЦБ: скончалось на отметке в 20 лет. URL: <https://goldenfront.ru/articles/view/zolotoe-soglashenie-cb-skonchalos-na-otmetke-v-20-let/> (дата обращения 10.10.2019 г.).

6. Данные официального сайта ЦБ РФ. URL: https://www.cbr.ru/hd_base/metall/metall_base_new/?UniDbQuery.Posted=True&UniDbQuery.Gold=true&UniDbQuery.FromDate=01.10.2006&UniDbQuery.ToDate=11.10.2019 (дата обращения 10.10.2019 г).

7. Шишкин С.С. Сколько золота нужно центральному банку. URL: <https://aurora.network/articles/6-jekonomika/66580-skol-ko-zolota-nuzhno-tsentral-nomu-banku> [Электронный ресурс] Режим доступа по состоянию на 10.10.2019 г.

8. Шишкин И.М. Золото как финансовый инструмент банковского бизнеса. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук, 2007 г. URL: http://www.mirkin.ru/_docs/kon_diser/disershishkin.pdf (дата обращения 10.10.2019 г).

УДК 339.543

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТАМОЖНИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Ворона А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры управления, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

В статье дается обзор применения перспективных технологий, используемых ФТС в практической деятельности. Определены приоритетные направления для развития и совершенствования деятельности таможенных органов. Выявлены проблемы в деятельности ФТС, которые становятся факторами, влияющими на увеличение сроков таможенного оформления. Сформулированы предложения по модернизации функциональных возможностей КПС «Портал Морской порт».

Ключевые слова: электронные таможи, центр электронного декларирования, технология автоматической регистрации товаров, технология автоматического выпуска товаров.

DIGITALIZATION OF CUSTOMS: PROBLEMS AND PROSPECTS

Vorona A.A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Senior Lecturer of the Department of Management, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

Abstract: *the article provides an overview of the application of advanced technologies used by the FCS in practice. The priority directions for the development and improvement of the activities of customs authorities have been determined. The problems in the activities of the FCS, which become factors affecting the increase in the terms of customs clearance, are identified. Proposals for the modernization of the functional capabilities of the KPS "seaport portal" are formulated.*

Keywords: *electronic customs, electronic Declaration center, technology of automatic registration of goods, technology of automatic release of goods.*

Переход экономики России на инновационный путь развития объективно предопределил необходимость институциональных реформаций системы таможенных органов. Федеральная таможенная служба (ФТС) России находится на этапе институциональных преобразований, преследуя цели, обозначенные Стратегией развития ФТС и Концепцией развития таможенной службы до 2020 года, ориентируясь на максимально возможную эффективность функционирования института таможенного дела. Комплексная программа развития Федеральной таможенной службы до 2020 года была разработана в

тесном взаимодействии с бизнесом. В основу реализации программы положена максимальная автоматизация таможенных операций.

Федеральная таможенная служба начала широкомасштабное реформирование таможенных органов. Электронное декларирование с помощью специальных центров, удаленный выпуск и аналогичная оплата платежей за таможенные услуги – эти и многие другие механизмы сегодня четко отлажены и бесперебойно функционируют в системе таможенных органов. В вопросах технологического прогресса таможенное ведомство сегодня можно объективно рассматривать как одну из передовых отечественных структур [1]. В 2019 году ФТС работает в совершенно новой системе координат, таких как Центры электронного декларирования, электронные таможни, таможенные посты и таможни фактического контроля. В 2020 году планируется завершить реформу, и все таможенное оформление сосредоточится в 16 Центрах электронного декларирования. В 2019 году их создано уже 12 и в них оформляется почти 65% всех деклараций. Это позволило ФТС существенным образом ускорить таможенное оформление и внедрить в таможенный процесс автоматические процедуры. Почти половина поданных деклараций в 2019 году автоматически зарегистрирована, почти 50% деклараций, поданных участниками ВЭД из «зелёного» сектора и сектора с минимальными рисками, автоматически выпущено. А это почти 500 тысяч деклараций.

Цифровизация таможни в рамках стратегии 2020 вышла на финальную стадию. Основные итоги реализации стратегии – внедрение удаленного выпуска товаров, авторегистрации и автовыпуска товаров, развитие центров электронного декларирования (ЦЭД) и электронной таможни.

В настоящее время активное внедрение современных информационных технологий в системе федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации является приоритетным направлением, которое соотносится с принципами, изложенными в программе «Цифровая экономика Российской Федерации», Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года.

По итогам деятельности ФТС за 9 месяцев 2019 авторегистрация составила при импорте 34,4%, при экспорте – 86,6%, а автовыпуск при импорте – 28,1%, при экспорте – 44%. Однако если авторегистрация доступна для всех, то автовыпуск возможен только для низкорисковых участников ВЭД. С 2017 года, когда стратегия категорирования получила наибольшее развитие, прирост составляет около 10% в год. В 2019 году было зарегистрировано 9053 участника. При этом, портфель участников ВЭД растет на соотносимую величину. Действительно, на

низкорисковых участников ВЭД приходится более 60% декларационного массива и до 80% взимаемых таможенных платежей.

Однако в течение 3 лет процент низкорисковых участников ВЭД практически не претерпевает изменений. Он находится в диапазоне 7-8% от общего числа участников ВЭД. При этом, 82,5 % составляют среднерисковые участники ВЭД. На сегодняшний день это – более 97000 хозяйственных субъектов. Высокорисковая категория занимает 9,5% – это 10 800 участников.

51% (около 4500) низкорисковых участников, по отчётам ФТС, представляет крупный корпоративный бизнес, в том числе, с государственным участием. То есть, компании, годовые обороты которых составляют более 2 млрд рублей. 9% приходится на средний бизнес – от 800 миллионов. На малые предприятия приходится порядка 24,5%. На микропредприятия (до 120 миллионов рублей) – 15,6%.

Также, был запущен сервис личного кабинета участника ВЭД (внешнеэкономической деятельности). В конце 2016 года была введена система категорирования участников ВЭД и откорректирована работа системы управления данными (система управления рисками). В конце 2018 года была внедрена система единого лицевого счета для взаимодействия с органами при оплате таможенных платежей. В настоящее время информационные ресурсы ФТС России включают в себя 69 баз данных и 81 программное средство. По данным ФТС, 99,9% деклараций оформляются в электронном виде. Важной составляющей в развитии транспортных коридоров явилась цифровизация процедуры транзита. Возможность подачи транзитной декларации в электронном виде реализована с 2017 года, в 2019 году оформлено более 600 тыс. электронных транзитных деклараций.

В 2019 году произошел практически двукратный скачок концентрации декларационного массива в ЦЭД, он вырос до 60%. В 2020 поставлен порог в 80% деклараций, которые должны быть зарегистрированы в ЦЭД. Однако, бизнес сталкивается с рядом сложностей, которые снижают эффективность ЦЭД. На практике отсутствуют должные каналы связи. При иерархической вертикальной системе связи, если на уровне ФТС происходит сбой, то процесс таможенного декларирования приостанавливается ровно на срок, пока не будут устранены технические проблемы.

Кроме того, сохраняются ограничения в работе ЦЭД по региональному признаку. Несмотря на идею о подаче заявления на любой пост таможенного контроля, все равно существует привязка ЦЭД к таможенным постам. Также, для ЦЭД ограничены режимы декларирования, они работают, в основном, на

импорт и экспорт, а сложные режимы компании вынуждены декларировать на постах контроля.

Кроме того, сохраняются сложности координации при контрольных мерах. К примеру, если необходимо предоставить фитосертификат на бумажном носителе, его необходимо передать через инспектора поста таможенного контроля. Указанные проблемы становятся факторами, влияющими на увеличение сроков таможенного оформления.

Приоритетными направлениями для развития и совершенствования деятельности таможенных органов являются: автоматическая регистрация деклараций на товары и автоматический выпуск товаров.

Например, в 2018 в регионе деятельности Балтийской таможни в соответствии с таможенной процедурой экспорта доля авторегистрации составила 85,74% (25574 ДТ), доля автовывпуска составила 31.89% (9513 ДТ) от общего количества зарегистрированных ДТ в соответствии с указанной таможенной процедурой (в аналогичном периоде 2017 года – зарегистрировано 20 314 ДТ, что составляет 87.14% от общего количества зарегистрированных с ДТ в соответствии с указанной процедурой (23 312 ДТ), выпущено с применением технологии автоматического выпуска 4 163 ДТ, что составляет 17.85% от общего количества оформленных ДТ).

В соответствии с таможенной процедурой «выпуска для внутреннего потребления» доля авторегистрации составила 11.98% (37 357 ДТ), доля автовывпуска составила 0,93% (2 897 ДТ) от общего количества зарегистрированных ДТ в соответствии с указанной таможенной процедурой (в аналогичном периоде 2017 года – зарегистрировано 1682 ДТ, что составляет 0,569% от общего количества зарегистрированных с ДТ в соответствии с указанной процедурой (295 605 ДТ), выпущенные ДТ с применением технологии автоматического выпуска, отсутствуют).

На сегодняшний день увеличение доли автоматически зарегистрированных и автоматически выпущенных ДТ препятствует ряд неактуализированных критериев указанных технологий, к числу которых относятся критерии «100 002» (связанный с компетенцией таможенного органа), «100 036» (Льготы по уплате таможенных платежей отсутствуют или не заявляются), «100 025» (Связанные с запретами и ограничениями, то есть на сегодняшний день авторегистрация не проходит, в случае, указания в 44 графе электронной декларации на товар (ЭДТ) документов, подтверждающих соблюдение запретов и ограничений, например указание каких-либо сертификатов). Все указанные критерии являются критическими.

Незначительное количество ДТ, зарегистрированных с применением технологии автоматической регистрации ДТ на товары, помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления связано с наличием критических критериев, которые не зависят от действия должностных лиц таможенных постов.

5 сентября 2019 года руководитель ФТС России Владимир Булавин на Восточном экономическом форуме анонсировал Стратегию развития таможенной службы до 2030 года: «Заложенный в основу Стратегии-2030 подход сформирован с учетом опыта международного сотрудничества, практики регулярного взаимодействия с другими федеральными органами исполнительной власти и бизнес-сообществом, а также достигнутого уровня развития цифровых таможенных технологий» [2].

К ключевым направлениям, выполнение которых сделает взаимодействие бизнеса и таможни комфортным процессом для обеих сторон является:

- обоюдная финансовая ответственность таможенных органов и участников процесса за наступление рисков несвоевременного оформления. В случае продления сроков нельзя перекладывать всю ответственность на логистических и таможенных операторов.

- исключение региональной привязки при декларировании в ЦЭД для всех категорий участников ВЭД. Распределение декларационного массива может идти, например, в привязке к региону налогоплательщика.

- исключение бумажного документооборота и перехода на электронные формы документов.

Федеральная таможенная служба поддерживает контакты с более чем 100 таможенными администрациями во всем мире. С 70 из них заключены базовые соглашения по различным направлениям таможенного дела – таможенного оформления, таможенного контроля, системы управления рисками, обмена информацией по таможенной статистике, информацией по методике подготовки кадров.

Также ФТС поддерживаются информационные контакты с другими федеральными органами исполнительной власти, и автоматический доступ к информационным ресурсам почти 32 ведомств и контролирующих органов. Достаточно сказать, что время проверки на риски в информационных системах ФТС сейчас составляет 3 секунды, а списание средств с лицевых счетов 6,5 секунд. Накопленный потенциал информатизации и цифровизации позволяет сегодня утверждать, что все задачи, поставленные в Стратегии «2030» в плане создания «умной», быстро перенастраиваемой, интеллектуально насыщенной

таможни, переход на новую систему управления рисками с точки зрения оценки товарных партий в режиме онлайн, будут выполнены.

В соответствии с приказом ФТС России от 08.04.2016 г. № 704 с 01.07.2016 г. в регионе деятельности Балтийской таможни эксплуатируется КПС «Портал Морской порт». КПС «Портал Морской порт» – это комплекс программных средств, который должен стать связующим звеном между всеми участниками процесса обработки судов и грузов в морском порту, что в конечном итоге позволит обеспечить непрерывность технологического процесса в морских портах и оптимизировать совершение грузовых, коммерческих и таможенных операций. Это чрезвычайно важный проект, который в случае его успешной реализации будет способствовать повышению качества портового обслуживания и конкурентоспособности морских портов России [3]. Портал предназначен для обеспечения совместной работы участников внешнеэкономической деятельности, федеральных органов исполнительной власти и других участников морских перевозок в морских портах Российской Федерации на основе принципов и механизмов «Единого окна» и электронного документооборота в соответствии Распоряжением Правительства РФ от 30.04.2014 г. № 739-р.

На 31.12.2018 г. предоставлен доступ к базе данных КПС «Портал Морской порт» в соответствии с требованиями приказа ФТС России от 28 июля 2015 г. № 1508 и типовыми ролями доступа к базе данных Портала Морской порт должностным лицам таможенных постов и структурных подразделений Балтийской таможни (398 пользователей) (в аналогичный период 2017 г. – 355 пользователь), а также представителям заинтересованных лиц, организациям и государственным контрольным органа (556 пользователь) (в аналогичный период 2017 г. – 471 пользователей).

На сегодняшний день в регионе деятельности Балтийской таможни работают более 80 морских перевозчиков (агентирующих компаний), из которых более 50 осуществляют предоставление предварительной информации в КПС «Портал Морской порт».

За 2018 г. в регионе деятельности Балтийской таможни было подано 5143 ПДС (пакет электронных документов и сведений) и 1701 ПИТ (предварительная информация о товарах) (в аналогичный период 2017 г. подано 831 ПИТ (предварительная информация о товарах) и 1747 ПДС (пакет электронных документов и сведений)).

В электронном виде в составе ПДС полный пакет документов, предусмотренный ст. 89 ТК ЕАЭС [4] подают в КПС «Портал Морской порт» такие морские перевозчики как Maersk Line, Haragllloyd AG., Containerships.

При этом, такие морские перевозчики как СМА CGM RUS, ООО Балтия Эдженси, MSC (Mediterranean Shipping Company), COSCO, RUSCON, подают в составе пакета документов судна (ПДС) в КПС «Портал Морской порт» практически 90% документов, предусмотренный ст. 89 ТК ЕАЭС.

Общее количество судозаходов в морской порт 10462 (в аналогичный период 2017 г. – 9806 судозаходов). Таким образом, доля судозаходов, в отношении, которых поданы ПДС, составляет 43% (в аналогичный период 2017 г. – 17,81%).

Доля судозаходов (прибытие), в отношении, которых поданы ПДС, составляет 52,72% (в аналогичный период 2017 г. – 29,16%).

Доля судозаходов (убытие), в отношении, которых поданы ПДС, составляет 33,68% (в аналогичный период 2017 г. – 3%).

Количество судовых дел на оформленных в электронном виде полностью в 2018г. составило – 299 (в аналогичный период 2017 г. – 138).

Количество судовых дел оформленных в электронном виде частично в 2018г. составило – 3623 (прибытий 2395 шт., убытий 1528) (в аналогичный период 2017 г. – 1040 (прибытий 921 шт., убытий 120)).

Количество судовых дел на оформленных в бумажном виде в 2018г. составило- 6540 шт. (прибытий 2808 шт., убытий 3731 шт.) (в аналогичный период 2017 г. – 8628 (прибытий 4069 шт., убытий 5540)).

На сегодняшний день остаются нерешенными следующие проблемные вопросы:

1) Отсутствует интеграция КПС «Портал Морской порт» с другими программными средствами (АИСТ-М, КПС «Учет и контроль товаров на ВХ», АИС КТТ).

2) Существующие проблемные вопросы, связанные с доработкой функционала Портала, влияющие на скорость совершения таможенных операций.

3) При оформлении транспортного средства международной морской перевозки при прибытии, в программном продукте КПС «Портал Морской порт», в регионе деятельности другого таможенного поста выгрузки товара отсутствует информация:

а) По судовым документам транспортного средства международной морской перевозки.

б) По грузу выгружаемого с транспортного средства международной морской перевозки в регионе деятельности таможенного поста.

в) Наличие или отсутствие транзитного груза, на борту транспортного средства международной морской перевозки.

Что может привести к некорректному оформлению транспортного средства международной морской перевозки при убытии.

4 Перевозчиком подается информация не в полном объеме (по судовым документам).

5 Не полные данные в коносаменте за исключением, когда к ПДС привязан УИН ПИТ¹.

6 При создании должностным лицом ПДС в программном продукте КПС «Портал Морской порт», при обработке этого ПДС в программный продукт КПС «Портал Морской порт» периодически находит судозаход. В результате чего, должностное лицо не может произвести оформление транспортного средства международной морской перевозки в программном продукте КПС «Портал Морской порт».

7 Частично отсутствует возможность проставления отметок в программном продукте КПС «Портал Морской порт», согласно Приказа ФТС РФ от 30.09.2011 №1996 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации. при проведении транспортного контроля и проверки документов, необходимых для осуществления санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора».

В целях совершенствования деятельности можно сформулировать ряд предложений по модернизации функциональных возможностей КПС «Портал Морской порт». На всех этапах работы с поручениями на погрузку товаров необходимо предусмотреть возможность:

1. Сортировки, фильтрации поручений на погрузку по заданному критерию, либо по самостоятельному решению инспектора. Опция необходима для принятия решений по всем поручениям, удовлетворяющим заданным условиям. Фильтрацию поручений на погрузку осуществлять по названию судна, произвольной части номера поручения на погрузку;

2. Отзыва для аннулирования/корректировки поручения на погрузку из КПС «Портал Морской порт» экспедитором по согласованию с таможенным постом погрузки;

¹ уникальный идентификационный номер предварительной информации о товарах

3. Формирования поручений на погрузку для товаров, задекларированных в форме, отличной от ДТ (например, реэкспорт товаров в упрощенном порядке с предоставлением перечня, транзитная декларация, и т.д.);

4. Дополнения коносаментов на убытие товаров сведениями о номере поручения на погрузку, в соответствии с которым осуществлена выдача данного коносамента. Номер поручения на погрузку содержится практически в 100% коносаментов;

5. Реализации функции автоматической привязки коносаментов на убытие товаров к поручениям на погрузку по его номеру. В регионе деятельности Балтийской таможни на одно морское судно, осуществляется погрузка товаров по сотням поручений на погрузку (200-300 поручений на одно судно), 100% «ручная» привязка поручений на погрузку к коносаментам становится операцией, занимающей длительное время. Целесообразно осуществлять привязку коносаментов и поручений автоматически, с возможностью инспектору внесения изменений в результат автоматической подборки (например, при технической ошибке в номере поручения на погрузку);

6. Осуществить возможность формирования единой «погрузки на судно», одновременно на всех постах таможни. При перешвартовке судов для выгрузки/погрузки от причалов, находящихся в регионе деятельности одного таможенного поста, к причалам, находящимся в регионе деятельности другого таможенного поста, таможенный пост места погрузки как правило не совпадает с таможенным постом места убытия.

Вместе с решением задач направленных на сокращение сроков совершения таможенных операций и оптимизации таможенных процедур необходимо повышение уровня таможенного контроля при проведении таможенных операций, связанных как с перемещением товара через таможенную границу, так и с декларированием товаров.

В ближайшем будущем мы решим еще одну сложную задачу – «цифра» должна связать между собой таможенные администрации. Чем больше будет насыщенность «цифрой» в таможенной сфере, тем больше эта сфера станет прозрачной, и тем больше будет доверия у таможенных администраций между собой, доверия между таможней и бизнесом, и это, в конечном счете, приведет к решению тех целей, которые решают все таможенные администрации мира, все таможни мира, и которые сформулированы в нашей Стратегии. Если 60000 таможенников Российской Федерации объединят свои усилия с еще несколькими сотнями тысяч таможенников мира, то, несомненно, поставленные задачи нашей стратегии будут решены [2].

Дальнейшее развитие ФТС России напрямую связано с совершенствованием существующих и внедрением новых цифровых технологий [5]. Федеральная таможенная служба открыта для диалога, для обмена информацией, для взаимодействия и совместной работы. Хочу еще раз от всей души поблагодарить наших зарубежных коллег за ту деятельность, которую мы ведем вместе. Спасибо. И еще раз с нашим таможенным праздником.

Таким образом, ФТС сегодня активно работает в направлении цифровизации всех процессов. Для более эффективного администрирования деятельности ФТС, совместно с представителями бизнес-сообщества корректируют работу всех элементов. Рассмотренные в статье направления модернизации функциональных возможностей КПС «Портал Морской порт» позволят оптимизировать и улучшить деятельность таможни, что в свою очередь приведет к ускорению всех происходящих процессов.

Библиографический список

1. Ворона А.А. Повышение качества работы центров электронного декларирования в условиях реализации концепции "электронная таможня"//Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 2. С. 150-155.
2. О Стратегии развития таможенных органов на период до 2030 года. URL: https://www.alt.ru/expert_opinion/70803/
3. Коробкова М.Н. Применение механизма «единого окна» в морских портах в целях повышения качества портовых услуг // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2017. № 2 (62). С. 37–41.
4. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). СПС «КонсультантПлюс».
5. Ворона А.А. Повышение качества предоставления таможенных услуг в центрах электронного декларирования // Петербургский экономический журнал. 2019. №2. С. 154-164.

УДК 339.54:004

**ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОЙ ПЛОМБЫ-ТРЕКЕРА
В КАЧЕСТВЕ СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОГО ПРОХОЖДЕНИЯ
ПУНКТА ПРОПУСКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Воронин С.Е.

Директор ООО «Оптима», Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС), доцент кафедры «Таможенное дело», e-mail: s.voronin@optimansk.ru

Фильчакова В.А.

Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС), студент кафедры «Таможенное дело», e-mail: qiki1999@mail.ru,

В статье рассматриваются пломбы-трекеры, а также их преимущества по сравнению с обычными пломбами, принцип работы, а также экономический эффект от их внедрения (на примере железнодорожного пункта пропуска Забайкальск)

Ключевые слова: *пломба; трекер; железнодорожный пункт пропуска; предварительное информирование; транспортное средство*

**APPLICATION OF AN ELECTRONIC TRACKER-SEAL
AS A MEANS OF AUTOMATIC PASSING OF A RAILWAY PASS**

Voronin S.E.

Director of Optima LLC, Siberian State University of Railway Engineering (STU), Associate Professor of the Department of Customs, e-mail: s.voronin@optimansk.ru

Filchakova V.A.

Siberian State University of Railway Engineering (STU), student of the department "Customs", e-mail: qiki1999@mail.ru

The article discusses the tracker seals, as well as their advantages compared to conventional seals, the principle of operation, as well as the economic effect of their implementation (for example, Zabaikalsk railway checkpoint)

Keywords: *seal; tracker railway checkpoint; preliminary information; vehicle*

В настоящее время актуально снижение временных затрат на транспортировку грузов и повышение пропускной способности пограничных железнодорожных пунктов пропуска. Один из способов достижения этой цели – ускорение совершения таможенных операций при пересечении грузом

таможенной границы. Электронная пломба-трекер представляет собой не только средство охраны контейнера, но и средство переноса информации, предоставляющее возможность дистанционно считывать ее. Использование электронной пломбы-трекера способствует построению безопасных цепочек поставок, за счет прослеживания движения товара от точки его загрузки до его выгрузки на складе [1].

Использование электронных пломб-трекеров должно быть возможно исключительно при наличии сертификата соответствия требованиям безопасности хранения информации, выданного Федеральной службой по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК). Всем пломбам необходимо присваивать уникальные идентификационные номера и вести их учет, к примеру, в специальном программном средстве Федеральной таможенной службы России (ФТС России).

В настоящее время при железнодорожных перевозках перевозчик или уполномоченное лицо при прибытии транспортного средства в железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП) предъявляет в таможенный орган документ, на котором распечатан штрих-код (идентификационный номер предварительной информации, полученный от информационной системы ФТС России) [5]. Должностные лица таможенного поста в железнодорожном пункте пропуска по данному номеру запрашивают предварительную информацию (ПИ) и сверяют ее со сведениями, содержащимися в товаросопроводительных документах. Если все данные идентичны и риски не выявлены, то принимается решение о выпуске товаров. При представлении ПИ в объеме, установленном для помещения ввозимых товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, при отсутствии расхождения предварительной информации и сведений, содержащихся в документах, полученная информация используется в качестве транзитной декларации для оформления процедуры транзита [3].

Предлагаемый же нами принцип использования электронной пломбы-трекера при автоматическом прохождении ЖДПП заключается в следующем. Перевозчик формирует груз, погружает его в транспортное средство. Составленная им ПИ, содержащая идентификационный номер пломбы, направляется через программное обеспечение электронного предоставления сведений в Центральное информационно-техническое таможенное управление ФТС РФ (ЦИТТУ ФТС РФ). Копия ПИ записывается на электронную пломбу. Регистрационный номер, присвоенный ПИ ЦИТТУ ФТС РФ, также вносится на пломбу, и будет использоваться в дальнейшем для идентификации ПИ в пункте пропуска. После этого электронная пломба устанавливается на транспортное

средство точно таким же образом, как и обычная пломба, и транспортное средство отправляется в установленный пункт пропуска.

Таможенный пост оборудован дистанционной системой считывания информации с электронной пломбы. При пересечении границы в ЖДПП информация с пломбы по защищённому радиоканалу попадает в информационную систему таможенного поста. Эта информация содержит сведения о том, отпиралась или нет электронная пломба, а также регистрационный номер предварительной информации. Системой таможенного органа делается запрос в ЦИТТУ ФТС РФ о предварительной информации, которая была записана на электронную пломбу. Если информация на пломбе совпадает с информацией, предоставленной ЦИТТУ ФТС РФ, то проводится анализ рисков. Весь процесс осуществляется без участия должностных лиц таможенных органов. Если система управления рисками не сработала, система таможенного поста проставляет в пломбе отметки о пересечении границы и железнодорожный состав покидает зону таможенного контроля.

Расчет экономической эффективности сводится к определению годового экономического эффекта при внедрении пломб-трекеров на ЖДПП Забайкальск. Оборудование ЖДПП Забайкальск данными пломбами включает в себя учет следующих показателей, указанных в табл. 1.

Таблица 1

Показатели, необходимые для вычисления экономической эффективности внедрения пломб-трекеров

Составляющая экономического эффекта	Ее значение
Количество вагонов, перерабатываемых ЖДПП в сутки (Нваг)	12 240 ваг.
Среднее количество вагонов в грузовом составе (Кв)	75 ваг.
Сберегаемое время за счет простоя вагонов (Тз)	5 мин.
Стоимость одного вагоно-часа (Авч)	182 000 руб.
Стоимость вагона (Цв)	40 000 000 руб.
Динамическая нагрузка на вагон (Рс)	40 т/вагон.
Средняя стоимость одной тонны груза (Ц)	140 000 руб.
Средняя зарплата высвобождаемых работников ЖДПП (З)	50 000 руб.
Стоимость оборудования контейнера пломбой-трекером и ЖДПП средствами идентификации (Кн)	3 250 000 руб.
Эксплуатационные расходы по содержанию пломб-трекеров (их поверка) и средств их идентификации (Ст)	122 500 руб. [4]
Дополнительные расходы на техническое обслуживание пломб-трекеров и средств их идентификации (Сто)	200 000 руб.
Количество работников ЖДПП можно сократить (Чув)	2 человека
Коэффициент использования пломб-трекеров и средств идентификации в течение года (Ко)	0,15 [2, с.114]

Определяем экономию вагоно-часов (1):

$$\text{Эвч} = (\text{Нваг} * \text{Тз}) / 60 = (510 * 5) / 60 = 42,5 \text{ вагоно-часов}$$

Определяем годовую экономию эксплуатационных расходов за счет ускорения переработки вагонов (2):

$$\text{Свч} = 365 * \text{Эвч} * \text{Авч} = 365 * 42,5 * 18,2 = 282\,327,5 \text{ руб.}$$

Определяем количество высвобождаемых вагонов (3):

$$\text{А п}' = \text{Эвч} / 24 = 42,5 / 24 = 1,8 \text{ вагона} \approx 2 \text{ вагона}$$

Определяем экономию вложений за счет высвобождения вагонов (4):

$$\text{Кв} = \text{А п}' * \text{Цв} = 2 * 40\,000\,000 = 80\,000\,000 \text{ руб.}$$

Определяем экономический эффект от уменьшения массы грузов «на колесах» (5):

$$\text{Кгп} = (\text{Эвч} * \text{Ц} * \text{Рс}) / 24 = (42,5 * 140\,000 * 40) / 24 = 9\,916\,667 \text{ руб.}$$

Определяем уменьшение капитальных вложений в подвижной состав и уменьшение стоимости грузов в пути (6):

$$\text{Кс} = \text{Кв} + \text{Кгп} = 80\,000\,000 + 9\,916\,667 = 89\,916\,667 \text{ руб.}$$

Определяем экономию капиталовложений, получаемых при оборудовании ЖДПП системой идентификации пломб-трекеров (7):

$$\text{К} = \text{Кс} - \text{Кн} = 89\,916\,667 - 3\,250\,000 = 86\,666\,667 \text{ руб.}$$

Определяем уменьшение эксплуатационных расходов, получаемых за счет экономии вагоно-часов и за счет высвобождения работников ЖДПП (8):

$$\text{Сэр} = \text{Свч} + \text{Фзпс} * 12 = (282\,327,5 + 100\,000 * 12) = 1\,482\,327,5 \text{ руб.}$$

Определяем экономию эксплуатационных расходов, получаемую при оборудовании станции средствами идентификации (9):

$$\text{С} = \text{Сэр} - \text{Ст} = 1\,482\,327 - 122\,500 = 1\,359\,827 \text{ руб.}$$

Определяем годовой экономический эффект (10):

$$\begin{aligned} \text{Эг} = & (\text{Сэр} + \text{Ко} * \text{Кс}) - (\text{Сто} + \text{Ко} * \text{Кн}) = (1\,482\,327,5 + 0,15 * 89\,916\,667) \\ & - (200\,000 + 0,15 * 86\,666\,667) = 17\,698\,275 \text{ руб.} \end{aligned}$$

Значит, целесообразно оборудовать ЖДПП Забайкальск устройствами идентификации пломб-трекеров, а участникам ВЭД будет выгодно использовать такие пломбы.

Таким образом, на основе вышеизложенного можно сделать вывод о том, что электронная пломба-трекер – это инновационное технологическое решение, которое позволит автоматически проходить железнодорожный пункт пропуска, при этом снижая издержки перевозчиков и участников ВЭД, а таможенным органам позволит использовать еще одну (третью) информационную технологию, применяемую без участия должностных лиц ТО (в настоящее время это автовыпуск, авторегистрация).

Библиографический список

1. Грузы опечатают электронными пломбами. URL: <https://iz.ru/681845/evgenii-deviatiarov-aleksei-ramm/gruzy-opchataiut-elektronnymi-plombami> (дата обращения: 13.10.2019).
2. Монфред, Ю.Б. Экономика строительства: Учеб. для вузов по спец. "Промышленное и гражданское строительство" / Ю.Б. Монфред, Л.Д. Богуславский, Р.М. Меркин, и др. - Москва: Высшая школа, 1987. - 424 с.
3. Поверка средств измерения. URL: <http://www.ncspu.ru/metrologiya/> (дата обращения: 13.10.2019).
4. Предварительное информирование. URL: <https://www.ctm.ru/> (дата обращения: 13.10.2019).

УДК 339:659

БРЕНДИНГ СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Гришанин Н.В.

Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС), Санкт-Петербург, доцент гуманитарных наук ИОМ, кандидат культурологии, доцент, e-mail: nikitag@bk.ru

Комягинская А.И.

Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС), Санкт-Петербург, студентка факультета социальных технологий

В статье рассматривается сравнительно новый для России подход к развитию округа — брендинг территории, исследуется суть территориального брендинга. Обращено внимание на территориальный брендинг как технологию обеспечения развития территории в современных условиях. Развитие территориального бренда в частности Сибирского федерального округа. Перечислены инструменты маркетинга территорий.

Ключевые слова: брендинг территории, маркетинг территории, бренд территории, Сибирский федеральный округ (СФО).

BRANDING OF THE SIBERIAN FEDERAL DISTRICT

Grishanin N.V.

North-West Institute of management of the Russian presidential Academy of national economy and public administration (Ranepa), St. Petersburg, associate Professor of Humanities IOM, candidate of cultural studies, associate Professor, e-mail: nikitag@bk.ru

Komyaginsky A.I.

North-West Institute of management of the Russian presidential Academy of national economy and public administration (Ranepa), St. Petersburg, student of the faculty of social technologies

The article considers a relatively new approach to the development of the district - branding of the territory (branding site), exploring the essence of territorial branding. Attention is paid to territorial branding as a technology for ensuring the development of the territory in modern conditions. Development of a territorial brand in particular the Siberian Federal District. The marketing tools of the territories are listed.

Keywords: branding of the territory (branding sit), brand territory, marketing territory, Siberian federal district (SFO).

В наше время экономическая ситуация каждой территории требует формирования долговременной стратегии развития. Для развития территории требуются ресурсы, которые она может получить на глобальном экономическом уровне. Соответственно, территория должна уметь продавать себя как площадку для воплощения перспективных проектов. На сегодняшний день многие территории интересны для инвестирования финансов, создания и развития бизнеса. Помимо этого, различные округа в России соревнуются между собой не только за прибыльные предприятия, квалифицированных работников, но и за внимание средств массовой информации, привлечение туристов. Для этого территориям необходимы мероприятия, которые смогут обеспечить их конкурентные преимущества за счёт повышения имиджа.

Многие считают, что бренд формируется только на основе чётко выраженного позитивного имиджа территории, который в свою очередь основывается на отличительной возможности удовлетворения каких-либо потребностей и запросов. Основная идея брендинга территорий заключается в донесении до общества представления об уникальности территории.

В настоящее время проблемы маркетинга и брендинга территорий становятся всё более актуальными. Имидж, бренд и репутация территории сегодня становятся реальными и очень значимыми ресурсами экономики. Как подтверждение высокого интереса к проблемам территориального брендинга и маркетинга, можно привести в пример проведение в России значительного количества мероприятий, на которых поднимались эти темы. Важным событием несомненно стало появление российской ассоциации маркетинга территорий. Высокий интерес к проблемам маркетинга и брендинга территорий однозначно показывает необходимость теоретических исследований в этом вопросе. А для этого нам необходимо разобраться в определениях [1].

Брендинг территории – это сравнительно новое направление в маркетинга для Российской Федерации новый формат отношений между туристами и региональными властями, но не одними туристами ограничивается спектр взаимных интересов в рамках формирования бренда. С точки зрения внутренних аудиторий бренд выполняет функции идентификации местных жителей, привлекает новых жителей, создает рабочие места, поддерживает интерес у инвесторов.

В эпоху конкуренции не может быть лучше инструмента конкурентной борьбы, кроме как брендинг. Инструментами брендинга территории могут служить: конкурсы, ярмарки, выставок, конференций; празднование юбилеев исторических и культурных событий, проведение фестивалей; возрождение

местных традиций и обычаев; создание памятников и архитектурных комплексов; персонификация территории через знакомую фигуру – политика, писателя и т.д [2].

Можно с уверенностью сказать, что для укрепления имиджа России нужно тщательно работать с образом каждого округа, представляющего Россию. Несомненно, Сибирский федеральный округ, как одна из крупнейших частей России, в настоящее время нуждается в ребрендинге: реальный имидж этой части России далёк от желаемого. Хороший территориальный бренд должен «открыть» Сибирь, сделать ее известной, повысить конкурентоспособность. Основой для положительного образа округа может быть развитие событийного туризма, исторические личности – выдающиеся жители региона (например – Ермак, Василий Шукшин и т.д.) и многое другое.

Хотелось бы доказать важность этих слов кейсом по Омской области. За последние несколько лет в Омской области стабильно увеличивается число тех, кто покидает город. Если в 2011 году Омскстат говорил о 49 тысячах уехавших из Омска, то в 2016 году это число выросло до 61 тысячи. А в 2017 году только в мае зафиксирована миграционная убыль населения 1010 человек. Это показывает, что город для его жителей не имеет никакой привлекательности как перспективный для развития регион. В связи с этим было принято провести ряд мер по созданию положительного образа Омска. Для этого АО «Омские Медиа» придумали множество интересных проектов:

- «Туризматика 55» (октябрь 2016). Вокруг природного и туристического богатства Омской области был построен телевизионный проект «Туризматика 55», который рассказывает омичам о том, куда можно отправиться в путешествия, не покидая родной области;

- Проект «Как пройти в библиотеку». В 2016 году 12 канал визитом Захара Прилепина завершил съемки программы – уникального для регионального ТВ проекта, в основу которого легли телевизионные версии встреч популярных российских писателей с омскими читателями;

- Проект «Живая история». В 2017 году 12 канал запустил историческую карту Омска. На ней каждый желающий может рассказать историю того или иного здания, а также ознакомиться с «биографиями» домов и людей, которые в них жили;

- Патент на фразу «Не пытайтесь покинуть Омск». Пожалуй, самым резонансным действием по формированию положительного имиджа региона в июле 2017 стало оформление телекомпанией патента на фразу «Не пытайтесь покинуть Омск». Эта новость привлекла десятки региональных и федеральных СМИ;

- Далее был проведен первый Омский Медиафорум;
- Создан проект «Знамя Ермака. Тарский дозор». Первый сезон телеигры «Знамя Ермака» вышел в эфир в 2015 году. К 2017 году проект вырос до масштабов полноценного сериала, география которого далеко вышла за пределы Омска и дошла до города Тары.

Уже в августе 2017 года по заказу 12 канала было проведено социологическое исследование, которое показало, что омичи считают Омск «городом с богатой историей». Создание позитивного имиджа – это трудоемкий и долгий процесс, но заниматься этим нужно обязательно.

Развитие событийного туризма можно рассмотреть на примере сайта ФРОС Region PR, который публикует итоги национальной премии в области событийного туризма RUSSIAN EVENT AWARDS. В рамках проекта «#Пора путешествовать по России», проводимого PR-агентством «Region PR», рассмотрим мероприятия, которые проводятся в Сибирском Федеральном округе.

Например, в СФО на сегодняшний день сложились весьма достойные и увлекательные мероприятия, многие из которых выходят на высокий уровень [3]:

- 41-й Всероссийский фестиваль «Шукшинские дни на Алтае», Алтайский край; VII Международный Фестиваль деревянной скульптуры «Лукоморье», Иркутская область, которые разделили между собой первое место в номинации «Лучшее туристическое событие в области культуры»;
 - Музей деревянных скульптур под открытым небом «Сельский парк «Околица», Томская область, получивший Гран-при в номинации «площадка для проведения туристического события»;
 - 10-й международный проект «Сказочный Сагаалган в Бурятии», Республика Бурятия (3-е место в номинации «Детское туристическое событие»);
- Финалисты-2016 Russian Event Awards:

- «Буузын Баяр – праздник буузы» (Фестиваль национальных традиций). Гастрономический фестиваль «Буузын Баяр – праздник буузы» – это один из немногих гастрономических фестивалей России, который проходит зимой;
- Праздник «Цветение маральника» пропагандирует идею бережного отношения к природе и позиционирует Алтайский край как уникальное место для отдыха. В 2017 году праздник собрал самое большое число туристов за свою историю – около 20 тысяч гостей. 30 площадок, более 30 мероприятий, созданных 35 организациями – федерациями, турфирмами, вузами, клубами, госучреждениями.

– «Пихтинские встречи». В поселении 10 лет назад была создана инициативная группа, которая ведет активную работу по сохранению, возрождению национальной культуры, уточнению своих исторических корней. В последнее время эта деятельность вышла на новый этап, внося в традиционное направление туристический компонент, предлагая услуги культуры и этнотуризма.

– Приход весны в Республике Бурятия знаменуется популярным событием – Международным фестивалем по подледному лову «Байкальская рыбалка». Соревнования проводятся уже более 10 лет в прибайкальских районах Республики Бурятия. Блеснуть рыбацким мастерством изъявляют желание команды из районов Республики Бурятия, регионов России, а также и зарубежные заядлые рыбаки из Монголии, Китая, Австрии, Германии, Финляндии и других стран.

– Фестиваль напитков «АлтайФест» проводится с 2013 года. Мероприятие стало визитной карточкой туристического Алтая. Открывая летний сезон, фестиваль ежегодно собирает тысячи гостей из различных уголков России и зарубежья.

– Республиканский культурно-спортивный праздник «Наадан – Сурхарбан» – главный спортивно-культурный праздник монголоязычных народов.

– Международный фольклорный фестиваль «Ночь Ёхора». Ежегодно непосредственными участниками «Ночи Ёхора» в Этнографическом музее становятся от 4 до 6 тыс.

– IX Международный музыкальный фестиваль «Голос кочевников. Байкал – Бурятия» и множество других мероприятий.

Рассмотрим мероприятие «Шукшинские дни на Алтае» немного подробнее. Фестиваль посвящен памяти писателя, кинорежиссера и актера В.М. Шукшина. Более 15 площадок демонстрируют фильмы-участники фестиваля, большинство фильмов представляют участники съёмочного процесса. Кульминация фестиваля проходит на горе Пикет – народные гуляния, фольклорный фестиваль, чествование победителей и вручение главного приза «царицы ваз». Организатором этого фестиваля является управление Алтайского края по культуре и архивному делу Компания ООО «МЕМ Групп». А в число партнёров входят Администрация Алтайского края и Министерство культуры Российской Федерации.

По словам губернатора Александра Карлина, история Шукшинского фестиваля началась более 40 лет назад с литературных чтений, но с каждым годом значение этого мероприятия только возрастает, также, по словам

губернатора, этот фестиваль стал «вершиной культурной жизни региона». Народные гулянья и церемония закрытия проходят на горе Пикет и вызывают наибольший интерес у зрителей. Гору наполняют 15 000 – 20 000 зрителей, которые рассаживаются на траве перед сценой и наблюдают программу.

Если говорить о фестивале «Сказочный Сагаалган в Бурятии» (международный проект), то Сагаалган – это Новый год по лунному календарю, один из самых любимых праздников в Республике Бурятия. В дни празднования «Праздника Белого месяца – Сагаалгана» проходит торжественная встреча мэра г. Улан-Удэ со сказочными персонажами и гостями, которые приезжают в столицу Республики Бурятия. «Сказочный Сагаалган» в Республике Бурятия – это не только яркий бренд событийного туризма города Улан-Удэ, но и основа для развития побратимских связей. Уникальный международный туристический проект создает новые возможности экономического и межкультурного взаимодействия, развивает институт народной дипломатии.

Организаторы этого события – Администрация г. Улан-Удэ, Министерство туризма Республики Бурятия и туроператор «Спутник-Бурятия». В 2018 году проект «Сказочный Сагаалга» проводился на территории 3 муниципальных образований, на 8 площадках. И в общей сложности это мероприятие посетило более 15 000 человек.

Но, несмотря на новшества, в Сибири не забывают и о традиционных национальных мероприятиях. Например, в Хакасии с 1980 г. ежегодно в начале июля в Аскизском районе на Сагайской поляне проводится национальный праздник Тун пайрам (праздник первого молока) праздник весны, скотоводов. Сегодня на нем чествуют героев труда, выдающихся людей республики во всех сферах жизни. Важной частью праздника являются выступления национальных исполнителей, а также национальные спортивные состязания: скачки, стрельба из лука, борьба «курес», поднятие камня и т.д. Чтобы отметить этот праздник, в Хакасию приезжают многочисленные гости из всех районов республики и многих регионов Сибири [4].

В СФО ежегодно проводится большое количество культурно-массовых и спортивно-массовых мероприятий. Туристический поток увеличивается в среднем на 6-11% в год. Развитие туризма в последние годы способствовало открытию большого количества информационных центров.

Изучив особенности развития событийного туризма округа, следует отметить следующие тенденции:

– Неизменный рост интереса к становлению и популяризации событийного туризма в лице власти, бизнес-структур туристической индустрии, общества можно объяснить тем, что событийные мероприятия – это информационная основа продвижения территории, которая способствует ознакомлению с особенностями туристского потенциала округа, содействует формированию туристского имиджа округа.

– Использование партнёрских отношений между регионами при разработке и реализации событийных проектов направлено на формирование тематически событийных туров, которые охватывают территории близлежащих регионов, а это даёт возможность для расширения программы туров и увеличения их продолжительности.

– Появление нужной материальной базы площадок для организации событийных мероприятий позволяет обеспечить повышение качества и безопасности их проведения, гарантируя необходимый уровень сервисного обслуживания.

– Постоянное продвижение событийных проектов на рынке заключается в проведении комплекса мероприятий выставочно-ярмарочного, конкурсного, форумно-фестивального формата и организации туров, распространении рекламно-информационной продукции, работа туристско-информационных центров и интернет сайтов.

Рекламная стратегия – это долгосрочная программа, направленная на достижение важнейшей маркетинговой цели, заключающейся в продвижении товара с помощью рекламы и в определении вектора развития рекламного процесса при создании рекламного продукта [5].

Можно сказать, что тенденции развития событийного туризма в России имеют позитивную направленность. Это позволяет прогнозировать рост его конкурентоспособности на внутреннем рынке: рост инвестиционной привлекательности округа и увеличение объемов инвестиций, улучшение состояния туристического рынка, повышение уровня жизни граждан и миграционный приток населения в округа.

Для того, чтобы заметно изменить имидж территории и сформировать территориальный бренд, нужно параллельно с проведением реальных мероприятий, которые придадут новые черты лицу округа, ещё и формировать репутацию территории.

Библиографический список

1. Абдуллаева Н. Территориальный брендинг. Российский опыт. URL: <http://polpoz.ru/umot/abdullaeva-n-territorialenij-brening-rossijskij-opit-2010/>
2. Дубейковский В. Территориальный брендинг: итоги 2013 года/ URL: <http://imagebelarus.by/territorialnyi-brening-tendentsii-2013-vasilii-dubeikovskii-rukovoditel-komandy-citybranding-ob-ito>
3. Национальная премия в области событийного туризма RUSSIAN EVENT AWARDS, 2018. URL: <http://rea-awards.ru/sbornik/>
4. PR-агентство ФРОС «Region PR». URL: <http://www.regionpr.ru/>
5. Гришанин Н.В., Анисенко С.И. Стратегия рекламной кампании в отечественных и иностранных агентствах // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2018. № 1 (65) С. 47–49

УДК 339:659

БРЕНДИНГ ТЕРРИТОРИЙ ПРИВОЛЖСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Гришанин Н.В.

Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС), Санкт-Петербург, доцент гуманитарных наук ИОМ, кандидат культурологии, доцент, e-mail: nikitag@bk.ru

Сидоренко С.А.

Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация, студентка факультета социальных технологий

В данной статье авторы оценивают туристический потенциал Приволжского федерального округа, проанализировать перечень основных событий, происходящих в регионах Приволжского федерального округа под руководством проекта «Пора путешествовать по России», выявить их особенности, специфические черты, формирующие портрет и образ регионов. Авторы обосновывают идею о необходимости популяризации регионов и повышения туристического интереса среди жителей нашей страны. Чтобы решить данные задачи был создан инициативный проект «Пора путешествовать по России». Создателем проекта является Геннадий Шаталов, председатель правления ФРОС RegionPR, основатель Национальной премии RussianEventAwards. Им был написан электронный сборник #ПораПутешествоватьПоРоссии, по итогам 2017-18 года он стал одним из реально эффективно действующих инструментов продвижения лучших туристических событий страны.

Ключевые слова: бренд; территориальный брендинг; туристический потенциал; мероприятия.

BRANDING OF VOLGA TERRITORIES FEDERAL DISTRICT

Grishanin Nikita V.

North-West Institute of management of the Russian presidential Academy of national economy and public administration (Ranepa), St. Petersburg, associate Professor of Humanities IOM, candidate of cultural studies, associate Professor, e-mail: nikitag@bk.ru

Sidorenko S.A.

North-West Institute of management of the Russian presidential Academy of national economy and public administration (Ranepa), St. Petersburg, student of the faculty of social technologies

In this article, the author wants to assess the tourism potential of the Volga Federal district, analyze the list of major events taking place in the regions of the Volga Federal district under the leadership of the project "It's time to travel around Russia", identify their features, specific features that form the portrait and image of the regions. The article substantiates the idea that it is necessary to start promoting the regions and increase tourist interest among the residents of our country. To solve these problems was created initiative project "It's time to travel to Russia". The Creator of the project is Gennady Shatalov, Chairman of the Board of FROS Region PR, founder of the national award Russian Event Awards. He wrote the electronic collection #It'sTimeToTravelToRussia, at the end of 2017, he became one of the really effective tools to promote the best tourism event of the country.

Keywords: brand; territory branding; tourism potential; events.

Приволжский федеральный округ является одним из наиболее развитых промышленных и сельскохозяйственных регионов России и обладает большим потенциалом для развития этнического туризма. В нём проживает одна пятая населения РФ. Территориальный состав: Республики Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртская, Чувашская, Кировская, Нижегородская, Оренбургская, Пензенская, Самарская, Саратовская, Ульяновская области, Пермский край. Центр – Нижний Новгород.

Этнический туризм пробуждает интерес к традициям, культуре, способствует возрождению и сохранению культурного наследия. По данным Всероссийской переписи населения 2010 г. в Приволжском федеральном округе проживает 140 представителей различных наций, народностей, этнических групп. Это говорит о большом культурном потенциале округа. Согласно сборнику «Пора путешествовать по России» [1] за 2018 год, автором были проанализированы события в следующих регионах Приволжского федерального округа: Ульяновская область, Нижегородская область, Республика Башкортостан, Республика Татарстан.

Ульяновская область славится широким спектром ремесленных специальностей, благодаря чему в этой области сделана ставка на этнический туризм. В данном регионе особое внимание уделяют возрождению ряда народных промыслов, которые связаны с культурой народа, с её самобытным колоритом.

В Нижегородской области сосредоточено около 20% ремёсел всей России, например, всемирно известная золотая хохлома, семёновская матрёшка, гипюр, филигрань, городецкая роспись, ткачество и другие.

Республика Башкортостан обладает огромным туристско-краеведческим потенциалом. Большую ценность для развития туризма на территории Башкирии представляют культурно-исторические объекты, представленные в основном археологическими, историческими, архитектурными памятниками, а также местами, связанными с жизнью и творчеством выдающихся деятелей науки и культуры Башкирии.

Республика Татарстан обладает огромным потенциалом для развития этнического туризма. Республика является центром притяжения для всего татарского мира. Обращение к национальному фактору позволит сохранить язык, историю, традиции татарского народа.

Проанализировав потенциал для развития этнического туризма регионов Приволжского федерального округа, мы пришли к выводу, что большинство из них обладают достаточными возможностями для развития данного вида туризма, однако, чтобы вовлечь все имеющиеся объекты в туриндіустрию, необходимо

использовать инструменты брендинга. Это позволит решить серьёзные территориальные проблемы, такие как отток жителей, незаинтересованность туристов, бизнесменов, безработица, недостаток государственной финансовой поддержки. Все эти трудности ранее не удавалось решить только за счёт административного управления и финансовых вливаний.

Анализ событий RussianEventAwards регионов Приволжского федерального округа:

1. Ульяновская область. Проект «Дворянин на Волге». Маршрут «Дворянин на Волге» запущен в январе 2018 года. Первые туристы, желающие познакомиться с историей Ульяновской области, прибыли из Московской и Владимирской областей в период с 3 по 7 января. Ульяновская область ждёт своих гостей со всех регионов России, а также из-за рубежа.

- Организаторы. ОГКУ «Агентство по туризму Ульяновской области» совместно с туроператором Daily.

- СМИ. К популяризации брендового проекта были привлечены местные СМИ, такие как: «УЛПРЕССА» [2], «Ульяновские лица» [3], также информация о маршрутах была опубликована на сайтах агентств по туризму Ульяновской области и сайте Правительства Ульяновской области.

- Целевая аудитория: учащиеся старших классов, студенты, взрослые.

- Специфика. Ульяновская область известна всему миру как родина В.И. Ленина. Благодаря этому, в 60-70-е годы прошлого столетия город претерпел значительные архитектурные изменения. Лучшие проектные институты сосредоточили свои силы в работе над новым обликом города, и к 100-летию со дня рождения Ленина Ульяновск был полностью перестроен. Специфика мероприятия основывается на культурно-исторических особенностях региона, организаторы данного проекта сделали ставку на «исторический бэкграунд». Маршрут был подготовлен при участии краеведов и научных сотрудников. По итогам проекта туристический поток в регионе возрос на 10%. Маршрут «Дворянин на Волге» рекомендован комитетом по импортозамещению в сфере туризма Минкульта РФ [4].

2. Нижний Новгород. В столице Приволжья были организованы следующие ключевые мероприятия: «Троицкие гуляния», «Секреты мастеров», «Приволжский штандарт».

- Организаторы. Муниципальное автономное учреждение культуры «Архитектурно-этнографический музей-заповедник «Щелоковский хутор»; МАУ «Управление по туризму города Нижнего Новгорода»; МАУК АЭМЗ

«Щелоковский хутор»; клуб исторической реконструкции «Берн»; клуб исторической реконструкции «Шторм».

- СМИ. О данных события были публикации в местных и интернет СМИ, таких как «Открытый Нижний» [5], телекомпания «ВОЛГА», областная ежедневная газета «Нижегородские новости», Интернет-портал «KudaNN». Целевая аудитория: аниматоры, артисты, ремесленники.

- Специфика. В данных мероприятиях организаторы делают ставку на фольклорно-этнографические особенности региона и интерактивные включения: мастер-классы, конкурсы, розыгрыши. Фестиваль «Секреты мастеров» в своих масштабах вышел на международный уровень, в нём приняли участие представители 8 зарубежных стран: Китай, Республика Корея, Венгрия, Республика Беларусь и другие в общей сложности событие собрало более 25 тысяч гостей.

3. Республика Башкортостан. «Река времени», «Курортный сабантуй», «Бирское яблоко».

- Организаторы. Башкирский государственный университет, Бирский филиал; ГУП санаторий «Якты-Куль», ООО «УК «ММК-Курорт», АНО «Ассоциация работников гостиничного бизнеса и туризма озера Якты-Куль»; Администрация муниципального района Бирский район республики Башкортостан.

- СМИ. Электронное периодическое издание «Кызылтан» [6], республиканская общественно-политическая газета «Башкортостан», информационное агентство «Башинформ.рф».

- Целевая аудитория: без ограничений.

- Специфика. Все перечисленные мероприятия региона имеют под собой культурно-развлекательную основу. Большинство из них были организованы в городе Бирск, что объясняется его туристическим потенциалом и историческим статусом. В 2017 году Бирск вошёл в число туристически привлекательных территорий, по версии Интернет-портала Travel.ru [7]. В этом рейтинге Бирск находится на 21-м месте. Фестивали «Курортный сабантуй» и «Бирское яблоко» используют гастрономические особенности региона. В 2017 году фестиваль «Река времени» собрал около 5 тысяч зрителей. «Курортный сабантуй» ежегодно посещают от 7 до 15 тысяч человек из Республики Башкортостан и близлежащих областей.

- Республика Татарстан. В республике Татарстан прошли удивительные по своему тематическому разнообразию события. «Чак-Чай», «Скорлупино» [8], «Великий Болгар».

– Организаторы. Event&Travel агентство «Путешествие в прошлое», Болгарский историко-архитектурный музей-заповедник; «Аграрное молодёжное объединение Республики Татарстан»; Государственный комитет Республики Татарстан по туризму, Болгарский историко-архитектурный музей-заповедник.

– СМИ. Общественно-политическое издание «Татарстан», информационное агентство «Татар-информ», интернет-портал «VisitTatarstan», РИА Новости.

– Целевая аудитория: туристические группы, фольклорные группы, клубы по интересам.

– Специфика. Выше перечисленные мероприятия имеют как развлекательную, так и познавательную основы. Организаторы в данном регионе расширяют свои границы и смещают ориентиры с местного населения Республики на международных гостей. Для привлечения новых аудиторий используются гастрономические особенности региона, а также фольклорно-историческое наследие. В 2017 году в фестивале «Великий Болгар» приняло участие 47 тысяч зрителей. В фестивале «Скорлупино» приняли участие более 7 тысяч человек из 32 городов России и Татарстана.

По итогам Национального туристического рейтинга [9] 2017 года три региона Приволжского федерального округа вошли в топ-20 лидеров туристически-привлекательных российских регионов: Нижегородская область, Республика Башкортостан, Республика Татарстан. Что является показателем эффективности проводимых мероприятий.

В данной статье автор систематизировал основные события под руководством проекта «Пора путешествовать по России», оценил туристический потенциал каждого из регионов, представленных в сборнике, выявил специфические черты территорий, формирующих портрет и образ регионов, а также обосновал идею о том, что брендинг территорий приобрёл характер модного тренда в политике Приволжского федерального округа.

Библиографический список

1. Пора путешествовать по России // Национальная премия в области событийного туризма RUSSIAN EVENT AWARDS, 2018. URL: <http://rea-awards.ru/sbornik/> (дата обращения: 20.02.2018)/
2. УЛПРЕССА // В Ульяновск приехали первые туристы брендового маршрута «Дворянин на Волге» 5.01.2018 URL: <https://ulpressa.ru/2018/01/05/v-ulyanovsk-priehali-pervyye-turisty-brendovogo-marshruta-dvoryanin-na-volge/>
3. Ульяновские лица // «Дворянин на Волге» пошёл по Ульяновской области 4.01.2018 URL: <http://ullica.ru/2018/01/04/dvoryanin-na-volge-poshel-po-ulyanovskoj-oblasti/>

4. Агентство по туризму Ульяновской области // Итоги развития отрасли туризма в Ульяновской области в 2017 году. URL: <http://visit-ulyanovsk.ru/post.php?id=327>
5. Открытый Нижний // «Троицкие гуляния» пройдут на Щёлковском хуторе 3 июня 02.06.2017 URL: <https://opennov.ru/news/40015-troickie-gulyaniya-proydyut-na-shchelokovskom-hutore-3-iyunya>
6. Электронное периодическое издание «Кызыл тан» // В Башкортостане начинается межрегиональный фестиваль исторической реконструкции «Река времени» 30.06.2017.URL: <http://rus.kiziltan.ru/society/7426-v-bashkortostane-nachinaetsya-mezhregionalnyy-festival-istoricheskoy-rekonstrukcii-reka-vremeni.html>
7. Travel.ru// Рейтинг 50 малых городов России для путешествий в выходные дни. URL: <http://www.travel.ru/news/2015/06/25/246709.html>
8. Скорлупино // Официальный сайт мероприятия. URL: <http://скорлупино.рф/>
9. Официальный туристический портал Республики Татарстан // Фестиваль «Скорлупино». URL: <http://visit-tatarstan.com/>

УДК 339

**ПОДХОДЫ К ИНФРАСТРУКТУРНОМУ РАЗВИТИЮ МАЛЫХ И СРЕДНИХ
СЕРВИСНЫХ КОМПАНИЙ НА ЦИФРОВОЙ ОСНОВЕ В ПРОЦЕССЕ
СТАНОВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ**

Кошелева Т.Н.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры управления, д.э.н., доцент, Член-корреспондент МАН ВШ e-mail: toozool@mail.ru

В статье обоснованы направления определения, алгоритм выбора и рассмотрены финансовые инструменты формирования многофункционального транспортного кластера в крупных экономических городских агломерациях осуществляется в процессе инфраструктурного развития предпринимательских структур на цифровой основе.

Ключевые слова: *малое и среднее предпринимательство; многофункциональный транспортный кластер; направления формирования многофункционального транспортного кластера; финансовые инструменты формирования кластера; краудфандинговые площадки.*

**APPROACHES TO INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF SMALL
AND MEDIUM-SIZED SERVICE COMPANIES ON A DIGITAL BASIS
IN THE PROCESS OF FORMATION OF FINANCIAL INSTRUMENTS**

Kosheleva T.N.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Professor of the Department of management, doctor of Economics, associate Professor, corresponding Member of the higher school of ECONOMICS e-mail: toozool@mail.ru

The article substantiates the directions of definition, the algorithm of choice and considers the financial instruments for the formation of a multifunctional transport cluster in large economic urban agglomerations and in the process of infrastructural development of business structures on a digital basis.

Keywords: *small and medium enterprises; multifunctional transport cluster; directions of formation of multifunctional transport cluster; financial instruments of cluster formation; crowdfunding platforms.*

Определение и выбор финансовых инструментов формирования многофункционального транспортного кластера в крупных экономических городских агломерациях осуществляется в процессе инфраструктурного развития предпринимательских структур на цифровой основе. Развитие предпринимательских структур многофункционального транспортного кластера опирается на малые и средние сервисные компании, включенные в

процесс кластерного взаимодействия в транспортном кластере. Но, участие, функционирование и финансовое обеспечение, основанное на использовании финансовых инструментов, различается у малых, средних и крупных предпринимательских структур. В большинстве своем, крупные предпринимательские структуры самодостаточны и используют финансовые и инфраструктурные элементы государственной поддержки только в случае реализации крупных государственно значимых проектов с государственным участием. Тогда как средние предпринимательские структуры не могут уже воспользоваться финансовыми и инфраструктурными элементами государственной поддержки в силу своей величины, но возможности финансирования значительных проектов у них достаточно ограничены по сравнению с крупными предпринимательскими структурами. Что касается малых предпринимательских структур, то их возможности в государственной поддержке и применении финансовых и инфраструктурных элементов государственной поддержки конечно гораздо шире, но, самих элементов финансовой поддержки особенно в рамках реализации крупных государственно значимых проектов с государственным участием практически не разработано [1, с. 153; 2, с. 62-63]. В рамках данной статьи автор предлагает рассмотреть возможные направления развития наиболее востребованной финансовой поддержки достаточно незащищенных субъектов предпринимательского рынка, а именно малых и средних предпринимательских сервисных структур, включенных в процесс кластерного взаимодействия в многофункциональном транспортном кластере в крупных экономических городских агломерациях.

Предпринимательское взаимодействие в рамках многофункционального транспортного кластера может обеспечить запуск финансовых механизмов [5, с. 140-141; 6, с. 96-97; 7]. Формирование многофункционального транспортного кластера может происходить в следующих направлениях: на основе применения частно-государственного партнерства [4, с. 32]; на основе предпринимательского регионального взаимодействия с участием предприятий двух и более видов транспорта и их координации в рамках региона различного уровня собственности; на основе предпринимательского межрегионального транспортного взаимодействия двух и более регионов и их координации в рамках региона различного уровня собственности. Финансовое обеспечение разных по своей структуре, целям, назначению и охвату направлений и форм многофункционального транспортного кластера также не может быть одинаковым. Различаться будут источники формирования бюджета кластера,

виды и формы финансового планирования, формы и виды финансовой ответственности и уровни исполнителей.

Начнем рассмотрение направлений и инструментов финансового обеспечения с многофункционального транспортного кластера на основе применения частно-государственного партнерства. В данном аспекте необходимо рассмотреть в отдельности финансово-экономические транспортные комплексы по видам транспорта, обеспечивающие взаимодействие с финансовыми институтами, в том числе с государственными, формирующими финансовую поддержку для обеспечения и организации частно-государственного партнерства в рамках функционирования многофункционального транспортного кластера, а также процесс финансирования непосредственно транспортных услуг, оказываемых в рамках многофункционального транспортного кластера, организованный, в том числе на дистанционной основе. Формы и финансовые механизмы предпринимательского взаимодействия в многофункциональном транспортном кластере на основе применения частно-государственного партнерства необходимо выстраивать в соответствии со стратегией снижения и ограниченного негативного влияния недостаточности финансовых ресурсов определяются темпами развития многофункционального транспортного кластера и уровнем финансовых возможностей в рамках потенциального развития частно-государственного партнерства [4, с. 32]. Задержка в поступлении финансовых ресурсов и их качестве может быть критична для функционирования многофункционального транспортного кластера, в первую очередь в процессе трансформации экономического базиса на цифровой платформе. Недостаток финансовых ресурсов может ограничить возможности участников многофункционального транспортного кластера в реализации своего основного функционального предназначения. В качестве одной из основных форм финансового обеспечения развития малого и среднего сервисного предпринимательства в процессе формирования многофункционального транспортного кластера автор предлагает рассмотреть возможность позадачного обслуживания потребителей транспортных услуг, направленных на решение конкретной задачи в рамках кластера: длительность обслуживания; удобство перемещения; скорость передвижения и т. д. Автор предлагает и в процессе формирования многофункционального транспортного кластера на цифровой основе, в рамках которого предприятия малого и среднего сервисного предпринимательства могут привлекать финансовые ресурсы использовать механизм краудфандинга посредством выпуска облигаций через краудфандинговые площадки на основе совмещения краудфандинговой

платформы в качестве площадки с формой привлечения денежных средств малыми и средними сервисными компаниями - эмитентами через размещения коммерческих бондов. Краудфандинг может реализовываться и получать некую поддержку через нацпроекты в разных формах. Можно попробовать создать рынок такой поддержки.

Краудфандинговые платформы, в качестве инфраструктурного инструмента поддержки малого и среднего сервисного предпринимательства могут позволить привлекать к финансированию различных проектов, в первую очередь, к финансовому обеспечению становления многофункционального транспортного кластера, средства физических и юридических лиц, которые могут оформляться в виде займов, долей в уставном капитале или даже можно предусмотреть нефинансовое вознаграждение за подобные финансовые вложения. В июле 2019 г. Госдума РФ приняла в третьем чтении закон о привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ, который первоначально был внесен в Госдуму с названием «О краудфандинге» (ФЗ от 02.08.2019 № 259 ФЗ), который вступает в силу с 01.01.2020 г. [12]. Закон направлен на регулирование предпринимательских отношений, в том числе в сфере малого и среднего предпринимательства, возникающих в связи с инвестированием и привлечением инвестиций с использованием инвестиционных платформ, определение правовых основ деятельности операторов инвестиционных платформ, регулирование возникновения и обращения утилитарных цифровых прав, а также выдачи и обращения ценных бумаг, удостоверяющих утилитарные цифровые права [11].

Инвестиционная (краудфандинговая) платформа в качестве финансового инструмента обеспечения функционирования малого и среднего сервисного предпринимательства в рамках многофункционального транспортного кластера – это своеобразная информационная система, создаваемая в Интернет-пространстве, предлагаемая для заключения договоров инвестирования. Доступ к краудфандинговой платформе предоставляет оператор, в качестве которого могут выступать предпринимательские финансовые структуры, создаваемые, в том числе и в рамках транспортного кластера, которые должны быть включены в спецреестр ЦБ. Размер капитала оператора должен составлять не менее пяти миллионов рублей. В обязанности такого оператора будет входить определение правил краудфандинговой платформы, их публичное размещение на информационных ресурсах, в том числе и на сайте оператора, раскрытие информации об инвесторах и направлениях инвестирования, взаимодействие с другими операторами подобных платформ. По договору об оказании финансовых

услуг и содействию в инвестировании оператор должен будет предоставить инвесторам доступ к краудфандинговой платформе для финансового взаимодействия с малыми и средними предпринимателями - участниками многофункционального транспортного кластера, заинтересованными в привлечении дополнительных финансовых ресурсов. Договоры инвестирования заключаются путем принятия инвестиционного предложения малыми и средними предпринимателями, привлекающими инвестиции, и перечисления на их банковские счета денежных средств инвесторов. Через краудфандинговые платформы можно также будет приобретать ценные бумаги по закрытой подписке участниками многофункционального транспортного кластера и, при необходимости, утилитарные цифровые права (права требования передачи имущества, кроме имущества, права на которое подлежат госрегистрации (или сделки с которым подлежат госрегистрации или нотариальному удостоверению; права требования передачи исключительных прав или прав использования результатов интеллектуальной деятельности; права требования выполнения работ или оказания услуг). В соответствии с новым ФЗ (ФЗ от 02.08.2019 № 259 ФЗ) [12] в течение одного календарного года каждый предприниматель может привлекать с использованием инвестиционных (краудфандинговых) платформ финансовых ресурсов на сумму не более одного миллиарда рублей, а инвесторы – могут инвестировать не более шестисот тысяч рублей [9].

Финансовое обеспечение формирования многофункционального транспортного кластера на основе предпринимательского регионального взаимодействия с участием предприятий двух и более видов транспорта и их координации в рамках региона различного уровня собственности и финансовое обеспечение функционирования транспортного кластера на основе предпринимательского межрегионального транспортного взаимодействия двух и более регионов и их координации в рамках региона различного уровня собственности также можно выстроить с использованием механизма применения краудфандинговой платформы [8]. В ряде регионов уже сегодня и формирования инфраструктурных инструментов обеспечения развития предпринимательской деятельности. А именно, активно проходит процесс финансового обеспечения деятельности малого и среднего предпринимательства, то есть: выдаются субсидии, сниженные процентные ставки по займам и кредитам, а также по банковским гарантиям в рамках инфраструктурной поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства. Например, в Ленинградской области для вновь зарегистрированных предпринимателей налоговая ставка составляет 0%, осуществляется финансовая и имущественная поддержка проектов, развиваются

различные образовательные программы [10]. В Нижегородской области (ЦИСС НО) открыли портал поддержки социальных предпринимателей, с помощью которого в форме различных инструментов оказывается ресурсная, информационная, консультационная, инфраструктурная и образовательная поддержка, а также создаются специальные площадки для взаимодействия между социальными предпринимателями [10], которые можно использовать в качестве одного из инструментов в рамках повышения финансовой грамотности малых и средних предпринимателей, обеспечения финансовой информацией и выстраивания финансовых информационных потоков (что также где обходимо в рамках выстраивания транспортного предпринимательского взаимодействия среди участников многофункционального транспортного кластера. В Германии государство напрямую не вступает в финансовые отношения ни с учреждениями патронажа и ухода, ни с гражданами, однако создает условия, когда финансовые ресурсы следуют за получателем услуг туда, где эта услуга наиболее востребована потребителем. Роль плательщика в этом случае берет на себя допущенная страховая компания, в Германии их около 50 [10]. Но, к сожалению, не все эти инструменты осуществляются комплексно и в интересах всех групп населения, в том числе и социально незащищенных. Ряд инструментов выше описанной финансовой поддержки можно также использовать в процессе формирования многофункционального транспортного кластера в рамках становления цифровой экономики.

В процессе формирования логистической инфраструктуры обслуживания потребителей в рамках создания многофункционального транспортного кластера теми видами транспорта, которые востребованы в данных региональных условиях и выстраивания транспортного взаимодействия в расписании движения и пропускной способности различных видов транспорта по времени перемещения внутри региональных трасс и дорожных развязок возникает необходимость формирования новых инфраструктурных элементов вовлечения и финансовой поддержки инновационно-ориентированного предпринимательства [8]. Необходимо постоянно отслеживать и выявлять уровень отдачи от вложенных финансовых ресурсов, проводить мониторинг эффективности всех видов используемых ресурсов, в первую очередь финансовых, т.е. осуществлять, своего рода, «тестирование проводимых реорганизаций и управленческих реформ», апробирование всего государственного (бюджетного) хозяйства, включая и управленческую деятельность в сфере обеспечения финансовыми ресурсами стратегического развития дорожно-транспортного хозяйства. Сотрудничество, взаимодействие,

обмен опытом национальных структур внешнего аудита – это один из ключевых вопросов, ведущих к повышению предсказуемости глобальной экономики и финансовых взаимоотношений хозяйствующих субъектов на всех уровнях экономики, основа для совместного преодоления структурных проблем как на межстрановом уровне, в экономике отдельной страны в целом, в регионах, а также в дорожно-транспортной сфере в частности [3; 5, с. 140-141; 6, с. 95-96].

Библиографический список

1. Бургонов О. В. Подходы к формированию стратегии инновационного развития малого предпринимательства / О.В. Бургонов, Т.Н. Кошелева // Проблемы экономики и управления в регионе. Сборник материалов научно-практической конференции с международным участием. Министерство образования и науки Российской Федерации; Псковский государственный университет. 2016, с. 153-160.
2. Василенок, В. Л. Методические подходы к оценке успешности регионального развития предпринимательских структур / В. Л. Василенок, Д. С. Бразевич, Т.Н. Кошелева // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент, № 4, 2018, с. 62-68.
3. Golubetskaya N. Problems of innovative development of an entrepreneurship in the industry in the conditions of upgrade of economy / N. Golubetskaya, V. Kunin, T. Kosheleva // Top conference series: Earth and environmental science, 19. Sep. "Energy Management of Municipal Transportation Facilities and Transport, EMMFT 2017" 2017, с. 012049.
4. Исследование «Государственно-частное партнерство в России 2016–2017: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов» / Ассоциация «Центр развития ГЧП». – М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2016. – 32 с.
5. Кошелева Т.Н. Методические подходы к развитию современных форм малого бизнеса как инфраструктурного звена экономики в целом / Т.Н. Кошелева // Проблемы современной экономики, № 3 (67), 2018, с. 139-141.
6. Ксенофонтова Т.Ю. Подходы к формированию механизма инновационного развития малого предпринимательства на воздушном транспорте / Т. Ю. Ксенофонтова, Т. Н. Кошелева // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии, № 9-2 (24), 2016, с. 94-98.
7. Ксенофонтова Т.Ю. Practical application of methodologies and mechanisms of formation of regional innovation development strategies / Т. Ю. Ксенофонтова, Р. В. Смирнов, О. В. Кадырова, О. В. Бургонов, Т. Н. Кошелева. Журнал «IJRTE-International Journal of Recent Technology and Engineering» (ISSN22773878-india-Scopus) ISSN: 2277-3878, Volume-8 Issue-2, July 2019.
8. Ксенофонтова Т.Ю. Межрегиональное взаимодействие в транспортно-логистической сети [Текст]: монография / Т. Ю. Ксенофонтова, В. Е. Шведов. Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I. - Ульяновск: Зебра, 2019. - 137 с.
9. Подписан закон о краудфандинге / Информационно-правовой портал «Гарант.ру» – URL: <https://www.garant.ru/news/1286637/> - Дата обращения – 10.11.19.
10. Сайт «Ресурсный центр малого предпринимательства» [Электронный ресурс] - [Режим доступа]: <https://rcsme.ru/ru/news/show/> В Госдуме обсудили региональную практику оказания мер поддержки социальным предпринимателям – Дата обращения - 15.09.19.

11. Сайт «Ресурсный центр малого предпринимательства» [Электронный ресурс] - [Режим доступа]: <https://rcsme.ru/ru/news/show/> Предприятия малого и среднего бизнеса могут получить возможность выпускать бонды через краудфандинговые площадки – Дата обращения - 15.09.19.

12. Федеральный закон «О привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 02.08.2019 № 259 ФЗ / Информационно-правовой портал «Гарант.ру». URL: <http://base.garant.ru/72362156/> - Дата обращения – 10.11.19.

УДК 339.543

**УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ ЦИФРОВИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ
В КОНТЕКСТЕ ВЛИЯНИЯ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ
БЕЗОПАСНОСТЬ ГОСУДАРСТВА**

Кровш С.Ф.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры управления, к.э.н., e-mail: skrovsh@yandex.ru

Барбов М.З.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела, e-mail: max_extrim98@mail.ru

В статье представлено одно из базовых направлений процесса управления цифровизацией таможенных органов, раскрыто содержание технологии блокчейн, перспективы, преимущества и проблемы её использования с точки зрения влияния на состояние экономической безопасности.

Ключевые слова: управление, таможенное дело, блокчейн, цифровая экономика, экономическая безопасность.

**MANAGEMENT OF THE PROCESS OF DIGITALIZATION
OF CUSTOMS AUTHORITIES IN THE CONTEXT OF THE IMPACT
ON THE ECONOMIC SECURITY OF THE STATE**

Krovsh Sergey F.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Associate Professor, PhD, e-mail: skrovsh@yandex.ru

Barbov Maxim Z.

St. Petersburg V. B. Bobkov branch of the Russian customs Academy, students of the faculty of customs Affairs, email: max_extrim98@mail.ru

The article presents one of the basic directions of the process of digitalization management of customs authorities, reveals the content of blockchain technology, prospects, advantages and problems of its use in terms of influence on the state of economic security.

Keywords: management, customs, blockchain, digital economy, economic security.

Сегодня таможенные органы Российской Федерации держат курс на цифровизацию и перевод всех услуг в электронный формат. Такой подход к стратегическому управлению ФТС продиктован ролью таможенных органов в обеспечении экономической безопасности государства. К 2020 году истекает срок реализации Стратегии таможенной службы России, согласно которой, большинство деклараций должны выпускаться в электронном формате, и государственные таможенные услуги переходят на практически стопроцентный электронный формат предоставления.

В 2018 году открылся первый центр электронного декларирования в Нижнем Новгороде. К 2021 году планируется открытие 16 электронных таможен [1]. С появлением и развитием электронных таможен и широким применением цифровых технологий в ФТС РФ, целесообразно обратить внимание на зарубежный опыт цифровизации экономики и перспективы внедрения технологии блокчейн в деятельность российских таможен. Подобная инновация позволит совершенствовать деятельность не только таможенных органов но и участников ВЭД. Цифровизация призвана уменьшить объем документооборота, снизить степень бюрократизации, уменьшить временные затраты на получение таможенных услуг, что приведёт к значительному сокращению издержек участников ВЭД. Благодаря внедрению новых информационных технологий в рамках «электронной таможни» ФТС России, в том числе в области реализации инновационных решений, ожидается существенный прирост доли товаров, выпущенных без участия должностных лиц таможенных органов [2].

Внедрение данной технологии влечет за собой как положительные аспекты, так и значительные риски процессов управления экономической безопасностью государства.

Термин «блокчейн» является составным, в его основу входят понятия «блок» и «цепочка». «Блок» представляет собой ряд записей о совершенных транзакциях, которые необязательно должны носить финансовый характер. В «блок» могут входить операции, например, связанные с правом собственности. Таких транзакций, записей множество и все они связаны между собой единой цепочкой. Элементы цепочки снабжены хэш-функцией, с помощью которой любые данные (ключи) произвольного размера могут быть преобразованы в данные фиксированного размера с другим форматом [3].

Другими словами, блокчейн – это база данных в виде цепочки, где на каждом этапе транзакций мы можем видеть все операции, производящиеся над объектом. Система находится в защищенном доступе с помощью методов

криптографии. В цепочке может содержаться, например, информация о кредитах, платежах, стране происхождения товара, о партнерах, о прохождении таможенных постов, о составе товара [4].

Зарубежный опыт использования технологии блокчейна в таможенном деле представлен США, Францией, Кореей, Японией и другими странами. Так, в 2018 году Франция, Италия, Испания, Мальта, Кипр, Португалия и Испания подписали в Брюсселе декларацию о взаимодействии, которая позволит перестроить их экономическую деятельность в рамках одной цепочки блокчейна [3].

Также в США технология блокчейна применяется для оформления лицензий, свидетельств о происхождении товаров, таможенных лицензий, а также для контроля перемещения некоторых видов товара [5].

Технология блокчейна может быть использована при предоставлении государственных таможенных услуг в России, поскольку ведение реестров относится к государственным таможенным услугам, что позволит создать единую базу данных, которая будет представлять интерес как для таможенных органов, так и для участников ВЭД, а также взаимодействующих контрагентов. Практика ведения реестров с технологией блокчейн характерна для Великобритании, где компания Everledger использует данный подход для сертификации бриллиантов, что позволяет осуществить привязку реестра ко всем таможенным операциям, сопряженным с сертифицированными бриллиантами [5].

Национальное соглашение было подписано Корейской таможенной службой с национальным поставщиком технологии блокчейн о разработке платформы для таможенных органов на его базе [3].

Такая технология требует значительных финансовых вложений с целью совершенствования технического оснащения таможенных органов, поскольку блокчейн – это децентрализованная система, связанная одной компьютерной сетью.

Для функционирования современных баз данных в таможенных органах Российской Федерации участник ВЭД должен иметь свой личный профиль, где в личном кабинете указывается вся необходимая информация о физическом или юридическом лице. Схема работы новой системы будет выглядеть следующим образом (рис.1 [3]).

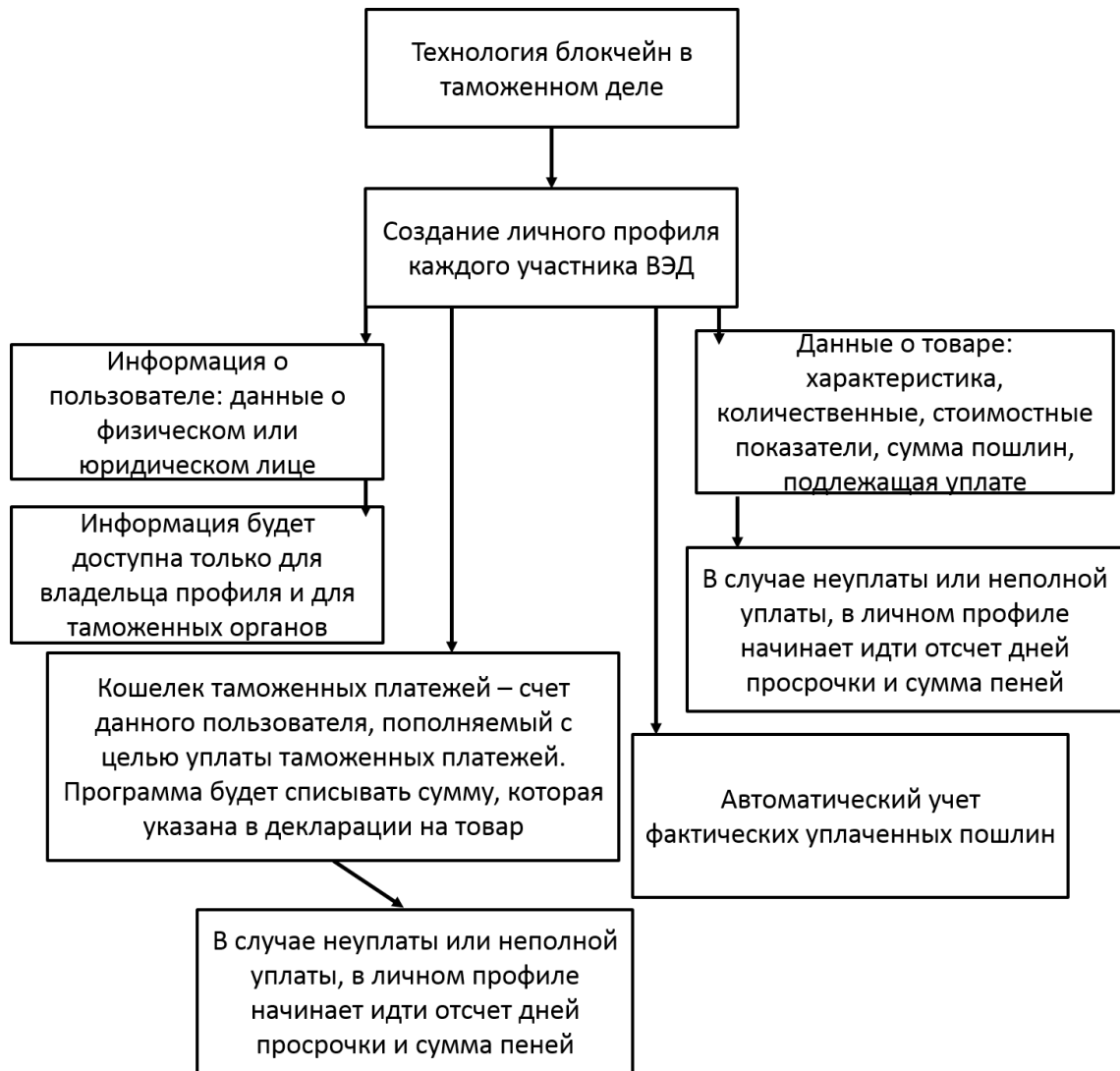


Рис. Система блокчейн в таможенном деле

Таким образом внедрение технологии блокчейн в систему таможенных органов России позволит [6]:

1. Осуществлять эффективную проверку и таможенный контроль заявленных сведений о товаре, перемещаемом через таможенную границу. Например, в случае необходимости сопроводительного документа в виде проверки ветеринарного контроля, государственный орган осуществляет транзакцию владельцу товара с записью о выданном документе. Документ автоматически привязывается к декларации, находящейся в электронном формате в личном кабинете участника ВЭД и во время фактического перемещения товара через таможенную границу должностные лица таможенных органов смогут осуществить проверку в полном объеме.

2. Создать кошелек таможенных платежей, т.е. счета, на который будут вноситься денежные средства и при возникновении необходимости уплаты таможенных пошлин, будет автоматически списываться сумма уплаты с отправлением участнику ВЭД чека о совершенной транзакции и прикреплении данной информации к декларации на соответствующий товар.

3. Осуществление фактического учета уплаченных платежей. Благодаря отражению совершенных транзакций в личном кабинете в доступе участников ВЭД и таможенных органов будет находиться информации о товаре, его таможенной стоимости, таможенных пошлинах, информация об их уплате, направление перемещения товара.

4. Совершенствование системы управления рисками. С помощью отражения всей необходимой информации и транзакций программа позволит осуществлять категорирование участников ВЭД. Данное направление позволит значительно снизить человеческий фактор.

5. В личном кабинете технологии блокчейн участник ВЭД может заполнить и зарегистрировать любой вид таможенной документации (декларация на товар, таможенные и транспортные документы).

6. К сервису будет осуществлена привязка всех необходимых нормативно-правовых актов.

Вместе с тем, данная система несет и значительные риски, в том числе и для национальной экономики, среди которых:

- сложность и большие затраты внедрения системы;
- контроль над децентрализованной системой, а именно необходимо создание механизма и средств управления системой;
- риск внесения некорректной информации как следствие человеческого фактора;
- зависимость от иностранных компаний (производителей программных продуктов);
- мошенничество: возможно создание ложных компаний, которые будут создавать фиктивное описание товаров или предоставлять ложные счета-фактуры;
- сложность проверок транзакций и перемещений, так как блокчейн не может предоставить гарантия выполнения условий осуществлений транзакций;
- блокчейн может стать причиной сокращения рабочих мест;

В РФ технология блокчейна находится на этапе внедрения, отсутствуют отечественные разработки программного обеспечения, использование зарубежных программных продуктов влечет возможную угрозу информационной и экономической безопасности страны. Поэтому таможенные органы нуждаются

не только в глубокой технической и информационной модернизации но и в подготовке кадров в области информационного обеспечения.

Отставание России в области разработки и производства компьютерной техники и программных продуктов, предполагает дальнейшее использование импортного оборудования, что усугубляет зависимость российской экономики от потенциальных конкурентов и формирует дополнительные угрозы экономической безопасности [7].

Таким образом, необходимо осознать, что управленческие решения об использовании цифровых ресурсов в стратегически значимых государственных системах, к которым относится и ФТС, при отсутствии системного подхода может нанести гораздо больший ущерб состоянию национальной и экономической безопасности. Для России и для Федеральной таможенной службы технология блокчейн может стать прорывом в развитии таможенного администрирования, однако если не учесть потенциальные опасности и угрозы, то этот инновационный инструмент может нанести существенный ущерб.

Библиографический список

1. К 2021 году в РФ появятся 16 центров электронного декларирования товаров / www.tass.ru // URL: <https://tass.ru/ekonomika/5117211> (дата обращения: 28.09.2019).
2. Ворона А.А. Повышение качества работы центров электронного декларирования в условиях реализации концепции "электронная таможня" // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 2. С. 150-155.
3. Головин А.А., Саввинова А.Н. Перспективы использования блокчейн-технологий в таможенном администрировании и регулировании мировой торговли // Фундаментальные исследования. 2019. № 1. С. 16-20.
4. Молчанов Е.А. Цифровая экономика государства: блокчейн – как инструмент регулирования таможенных операций // Гипотеза // URL: <http://www.hypothesis-journal.ru/> (дата обращения: 28.09.2019).
5. Коровяковский Д.Г. Использование технологий блокчейн в таможенном деле: зарубежный опыт и российские перспективы URL: <https://urfac.ru/?p=444> (дата обращения 16.04.2019).
6. Останин В.А. Возможности и ограничения применения блокчейн-технологий в таможенном деле // Теория и практика таможенного дела. 2017. № 4. С. 86-61.
7. Кровш С.Ф. Цифровая экономика, как инструмент управления экономической безопасностью РФ. Вузовская наука: от теории к практике: Сборник материалов региональной научно-практической конференции. В 3 частях. Часть 3 / Под общей ред. Профессора С.Н. Гамидуллаева. СПб.: РИО Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии, 2019. С.42-49

УДК 339.5

**ОЦЕНКА РАЗВИТЫХ ФАКТОРОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Кузминых Ю.В.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры управления, д.э.н., доцент, e-mail: july_lta@rambler.ru

В статье выполнен анализ емкости и современной структуры мирового лесного рынка. Определено место Российской Федерации на глобальном рынке лесопромышленных товаров. Выявлено влияние развитых факторов на уровень международной конкурентоспособности отрасли, произведена их оценка и предложены меры государственной поддержки производства и продвижения на мировой рынок продукции лесной промышленности глубокой переработки.

Ключевые слова: международная конкурентоспособность отрасли, мировой лесной рынок, факторные условия конкурентоспособности, инновационная деятельность, меры государственной поддержки.

**EVALUATION OF THE DEVELOPED FACTORS OF INTERNATIONAL
COMPETITIVENESS OF FOREST INDUSTRY OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Kuzminykh Iuliia V.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Professor of of Department of International Economic Relations, Doctor of Economics, Docent, e-mail: july_lta@rambler.ru

The article analyzes the capacity and modern structure of the world forest market. The place of the Russian Federation in the global market of forest products is determined. The influence of developed factors on the level of international competitiveness of the industry is revealed and their assessment is made. The measures of state support of production and promotion of products of the forest industry of deep processing to the world market are offered

Keywords: international competitiveness of the industry, the world forest market, factor conditions of competitiveness, innovative activity, measures of state support

Восприятие международной конкурентоспособности отрасли на современном этапе развития экономики тесно связано с функционированием мировых рынков товаров и услуг. Глобальный рынок лесопромышленных товаров представляет собой достаточно емкую, динамичную и перспективную область деятельности российских экспортеров. Целью данного исследования

является оценка развитых факторных условий, обуславливающих современный уровень международной конкурентоспособности лесной промышленности России, и определение мер государственной поддержки их формирования и успешного использования.

Международная торговля продукцией лесной промышленности характеризуется тенденцией к увеличению совокупного объема и трансформацией товарной структуры. По сравнению с 2000 г. стоимость лесной продукции на мировом рынке к 2017 г. увеличилась на 70% и составила 247 млрд долларов США [1]. На фоне наращивания совокупного объема мирового внешнеторгового оборота лесопромышленной продукцией наблюдается замедление темпов роста мирового экспорта делового круглого леса и пиломатериалов. Прирост объемов экспорта указанных товаров на мировом рынке в период 2000-2017 гг. составил 14% и 34% соответственно. По сегменту «Бумага и картон» прирост мирового экспорта за указанный период составил 19% [1], при этом имеется четко выраженная тенденция сокращения объемов реализации традиционных видов целлюлозно-бумажной продукции, к которым относятся газетная бумага и бумага для письма и печати. Одновременно с этим опережающими темпами развивается мировое производство и торговля санитарно-гигиенических товаров и упаковочной бумаги и картона [2].

Наиболее быстро растущими товарными позициями мирового лесного рынка являются:

- древесные пеллеты (топливные гранулы). Только за 2016-2017 г. мировой экспорт данного вида продукции увеличился на 15% и составил 33 млн тонн, а к 2020 г. мировое потребление ожидается на уровне 50 млн тонн;
- листовые материалы (фанера, древесные плиты, в первую очередь средней плотности). Общий объем реализации фанеры и древесных плит в течение 2000-2017 гг. возрос на 72%. Наибольшим спросом пользуются плиты средней плотности МДФ;
- целлюлоза. Следует отметить, что при совокупном увеличении этого сегмента к 2017 г. на 68% по сравнению с 2000 г., мировое производство и торговля отдельных видов целлюлозы сокращается (в первую очередь, сульфитной целлюлозы). Вместе с тем, мировой экспорт целлюлозы для химической переработки за последнее десятилетие практически удвоился [1, 2].

Современная отраслевая структура мирового рынка лесопромышленной продукции представлена на рис.



Рис. Отраслевые сегменты мирового лесного рынка

Оценить однозначно уровень конкурентоспособности продукции российской лесной промышленности на глобальном уровне и степень ее вовлеченности в международный торговый оборот достаточно сложно. В первую очередь, это связано с тем, что к настоящему времени нет единой, общепризнанной трактовки понятия «международная конкурентоспособность отрасли» и, соответственно, нет универсальных количественных показателей, характеризующих ее величину. В данном исследовании оценка конкурентоспособности российской лесной промышленности на мировом рынке дается исходя из классического подхода М. Портером, согласно которому наиболее оптимальными критериями международной отраслевой конкурентоспособности выступает *«наличие существенного и стабильного экспорта в достаточно большое количество других стран и/или весомый экспорт инвестиций, базирующийся на опыте и созданных активах в своей стране»* [3, С.157].

В качестве параметров экспорта автором предлагается использовать следующие показатели:

1. Процентная доля российского экспорта в общем объеме мирового экспорта лесопромышленной продукции;

2. Место России на мировом лесном рынке по отдельным, наиболее значимым товарным сегментам.

В настоящее время Российская Федерация представлена на международном рынке лесопромышленной продукции следующим образом [1]:

- деловой круглый лес: 15% (1 место);
- пиломатериалы: 19% (2 место);
- листовые древесные материалы (за исключением шпона): 6% (5 место);
- целлюлоза: 4% (8 место);
- бумага и картон: 3% (13 место).

Необходимо отметить, что проведенный анализ статических данных, представленных на сайте Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО), характеризующих объемы лесного экспорта отдельных стран в натуральном измерении, показывает, что значения указанных показателей за последнее десятилетие практически не изменились.

Таким образом, российская лесная отрасль обладает конкурентными преимуществами в товарных сегментах «деловой круглый лес» и «пиломатериалы», являющихся традиционными для российского экспорта. Международные конкурентные позиции Российской Федерации в товарных сегментах глубокой переработки, которые занимают основную долю мирового лесного рынка (смотри рис. 1), невысоки. В итоге, удельный вес экспорта продукции лесной промышленности России, которая является лидером по площади лесных земель и занимает второе место по запасам древесных ресурсов, составляет всего порядка 4%.

Экспорт инвестиций, базирующийся на опыте и активах российской лесной промышленности, практически не имеет места. Так, организации, передававшие новые технологии за пределы Российской Федерации, в общем числе лесопромышленных предприятий, которые осуществляли технологические инновации, в течение 2015-2017 гг. отсутствуют [4, 5].

Необходимым условием обеспечения конкурентоспособности отрасли является наличие и эффективное использование факторных условий (факторов производства), которые представляют собой ее наделенность природными, человеческими, капитальными, научно-информационными и другими видами ресурсов.

Факторы производства по своему происхождению, возможности и способности создания и развития делятся на:

– основные (естественные), к которым относится наличие природных ресурсов и условий, неквалифицированная и полуквалифицированная рабочая

сила и т.д. Использование данных условий не требует существенных вложений и создает конкурентные преимущества низкого ранга. Лесная промышленность России, вне всякого сомнения, обладает основным природным фактором – значительными по размеру и качеству лесными ресурсами. Именно сырьевая база обеспечивает лесной отрасли России конкурентные преимущества на мировом рынке в сегментах «деловой круглый лес» и «пиломатериалы»;

– развитые (инновационные), создающие устойчивые конкурентные преимущества высокого ранга (наличие научно-исследовательских структур, высококвалифицированных кадров, инвестиционная привлекательность отрасли и др.). Развитые факторы являются неременным условием инновационной деятельности организации (отрасли), что вызывает необходимость наличия соответствующей научной базы и высококвалифицированных специалистов.

Современный этап развития мировой экономики характеризуется увеличением инновационности факторных условий конкурентоспособности. Усиление международной конкурентоспособности российской лесопромышленной продукции глубокой переработки может быть обеспечено только в том случае, когда будут использованы «развитые факторные условия», которые способствуют продвижению на рынок инновационных, высокотехнологичных товаров.

Ниже выполняется оценка современного уровня инновационной составляющей конкурентоспособности лесной промышленности России. В табл. приводятся данные по деревоперерабатывающим (деревообрабатывающим) производствам и производству древесной массы, бумаги и бумажных изделий (целлюлозно-бумажной промышленности), которые осуществляют выпуск продукции глубокой переработки древесины, в сопоставлении с показателями по промышленности России в целом. К инновационным товарам отнесены вновь внедренные или подвергавшиеся значительным технологическим изменениям виды продукции, а также товары, подвергавшиеся усовершенствованию.

В таблице используются следующие сокращения:

ОК – основной капитал.

ИТ – инновационные товары.

ООТИ – организации, осуществляющие технологические инновации.

**Ресурсный потенциал и результативность использования
развитых факторов производства по видам экономической деятельности
Российской Федерации, 2015 г./2016 г./2017 г. [4, 5, 6]**

Показатели	Промышленность всего	Деревообрабатывающие производства	Производство древесной массы, бумаги и бумажных изделий
Инвестиции в ОК, % к итогу по России	48,8/49,7/40,5	0,4/0,4/0,5	0,4/0,5/0,5
Темпы роста инвестиций в ОК, % к предыдущему году	89,9/99,1/104,2	102,7/94,4/105,5	91,0/120,2/133,3
Численность работников, выполняющих исследования и разработки, в общей численности работников ООТИ, %	3,4/3,3/3,3	0,2/0,2/0,1	0,7/0,5/0,5
Организации, имевшие научно-исследовательские и проектно-конструкторские подразделения, в общем числе ООТИ, %	40,0/39,6/39,7	28,6/16,7/18,8	38,7/34,5/40,0
Интенсивность затрат на технологические инновации в общем объеме отгруженных товаров, %	1,8/1,8/1,7	0,6/2,3/4,8	0,6/0,7/1,2
Совокупный уровень инновационной активности организаций, %	10,6/10,5/10,6	8,6/7,1/8,3	12,2/13,3/15,2
Удельный вес ООТИ в общей численности организаций, %	9,5/9,2/9,6	7,6/6,0/7,6	10,0/11,6/13,9
Доля ИТ в общем объеме отгруженных товаров, %	7,9/8,4/6,7	4,6/4,6/2,1	6,0/6,4/6,4
Доля ИТ новых для рынка сбыта в общем объеме отгруженных товаров, %	0,9/1,0/1,3	0,3/0,3 /0,5	0,1/0,03/0,03
Экспорт ИТ, % от общего объема экспорта по видам деятельности	8,9/8,4/7,1	7,8/6,9/1,7	8,5/17,2/16,8
Доля ИТ новых для мирового рынка в общем объеме отгруженных товаров, %	0,3/0,1/0,2	0,0/0,0/0,0	0,0/0,0/0,0

Анализ данных, представленных в табл., показывает следующее:

1. Инвестиции в основной капитал лесной промышленности (с учетом лесозаготовительного производства) составляют всего порядка 1% от их общего объема по стране, что говорит, с одной стороны, о низкой инвестиционной привлекательности отрасли. При этом, с другой стороны,

темпы роста инвестиций в основной капитал отрасли, как правило, превышают значение данного показателя по промышленности в целом.

2. Процентная доля высококвалифицированных специалистов, выполняющих научные исследования и разработки, как по деревообрабатывающим производствам, так и по целлюлозно-бумажной промышленности, незначительна и существенно ниже, чем по промышленности всего.

3. Удельный вес организаций, имевшие в своей структуре научно-исследовательские и проектно-конструкторские подразделения, в общем числе организаций, осуществляющие технологические инновации по деревоперерабатывающим производствам, ниже, чем по промышленности. Значение данного показателя по виду деятельности «Производство древесной массы, бумаги и бумажных изделий» находится, в основном, на уровне промышленного.

4. Интенсивность, то есть доля затрат на технологические инновации в общем объеме отгруженных товаров деревоперерабатывающих производств в 2016-2017 гг. выше, чем по промышленности. Для целлюлозно-бумажной промышленности в течение всего анализируемого периода наблюдается обратное соотношение.

5. Показатели совокупного уровня инновационной активности организаций и удельного веса организаций, осуществляющих технологические инновации, имеют низкие значения (с учетом международных сопоставлений), при этом значения показателей для деревоперерабатывающих производств несколько меньше, а для целлюлозно-бумажной промышленности немного выше, чем по промышленности в целом.

6. Доля инновационных лесопромышленных товаров глубокой переработки в общем объеме отгруженных товаров, а также удельный вес экспорта продукции деревопереработки в общей величине экспорта ниже аналогичных показателей по промышленности всего. При этом в 2016-2017 гг. существенно увеличился экспорт инновационной продукции целлюлозно-бумажной промышленности. Процентная доля инновационных лесопромышленных товаров, которые являются новыми для внутреннего рынка сбыта крайне низка, а по отношению к мировому рынку такие товары практически отсутствуют. Они являются новыми для самих предприятий, но не для потребителей.

В целом, можно сделать общий вывод, что обеспеченность лесной промышленности Российской Федерации развитыми факторами производства существенно отстает от имеющегося потенциала основного факторного условия – лесосырьевой базы.

Основные причины, препятствующие успешности инновационной деятельности в промышленности России, в том числе и в лесной отрасли, носят экономический характер. К ним относятся:

- недостаток собственных средств;
- высокая стоимость нововведений;
- высокий экономический риск;
- недостаток финансовой поддержки со стороны государства [4, 5].

В настоящее время деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность практически не получают государственного финансирования инновационной деятельности. В 2016-2017 гг. доля средств из бюджетов разных уровней в структуре затрат на технологические инновации в лесной промышленности составляла 0,02-0,05% в общей сумме затрат. Иностранные инвестиции, средства из фондов поддержки научной, научно-технической и инновационной деятельности, венчурных фондов в отрасль не поступали. Основным источником финансирования технологических инноваций для деревоперерабатывающих производств являлись прочие средства (в том числе займы и кредиты) – 91,1-91,4%, а в целлюлозно-бумажном производстве – собственные средства – 86,4-89,3% [4, 5]. Преобладание указанных источников финансирования определяется различиями в рентабельности продаж подотраслей лесной промышленности. В деревопереработке этот показатель составляет порядка 8-11% и имеет тенденцию к сокращению, а в целлюлозно-бумажной промышленности – около 20% и положительную динамику роста [7].

Подводя итоги выше сказанному, можно сделать следующее заключение. Развитые факторные условия международной конкурентоспособности лесной промышленности России могут быть успешно сформированы и реализованы только с помощью инструментов государственной поддержки, таких как:

- привлечение инвесторов из стран - импортеров российских лесопромышленных товаров и обеспечение их правовыми гарантиями;
- развитие государственно-частного партнерства в сфере создания современной отраслевой инфраструктуры;
- льготное кредитование производителей и экспортеров продукции глубокой переработки (особенно актуально для деревообрабатывающих предприятий) и предоставление им налоговых льгот;
- предоставление государственных субсидий в целях финансирования научных и опытно-конструкторских разработок производства высокотехнологичной продукции лесной промышленности и др.

Указанные меры стимулирования инвестиционной и инновационной деятельности, а также снижение административных барьеров и повышение доступности существующих инструментов государственной поддержки инновационного развития отрасли будут способствовать производству и реализации продукции лесной промышленности глубокой переработки и росту ее конкурентоспособности на мировом рынке.

Библиографический список

1. Статистика по лесной продукции // URL: <http://www.fao.org/forestry/statistics/80938/ru/> (дата обращения: 27.08 2019)
2. Тенденции мирового рынка лесной продукции, как фактор инвестиционной привлекательности // URL: <https://forestcomplex.ru/2016/07/tendentsii-mirovogo-ryinka-lesoproduktsii-kak-faktor-investitsionnoy-privlekatelnosti/> (дата обращения: 27.08 2019)
3. Портер М. Международная конкуренция: пер. с англ. / под ред. и с предисл. В.Д. Щетинина. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.
4. Индикаторы инновационной деятельности: 2019: статистический сборник / Л. М. Гохберг, К. А. Дитковский, И. А. Кузнецова и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М.: НИУ ВШЭ, 2019. – 376 с.
5. Индикаторы инновационной деятельности: 2018. статистический сборник / Н. В. Городникова, Л. М. Гохберг, К. А. Дитковский и др.; Нац. исслед. ун-т ИБ0 «Высшая школа экономики». – М.: НИУ ВШЭ, 2018. – 344 с
6. Российский статистический ежегодник, 2017 г., 2018 г. // URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135087342078/ (дата обращения: 29.08.2019).
7. Россия в цифрах – 2018 // www.gks.ru. Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_11/Main.htm (дата обращения: 29.08.2019).

УДК:311.2

АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

Люсточкина Л.В.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры управления, к.э.н., доцент, e-mail: luba-lust@yandex.ru

В статье приводится анализ динамики показателей федерального бюджета за период 2015-2021 годы, отмечаются основные тенденции в изменении доходов бюджета, сравнивается структура расходов бюджета

Ключевые слова: федеральный бюджет; финансовая политика; динамика и значимость доходов; изменение структура расходов; дефицит и профицит

ANALYSING THE DEVELOPMENT OF THE FEDERAL BUDGET INDICATORS

Liustochkina Liubov V.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Associate Professor of the Department of Management, PhD, Associate Professor, e-mail: luba-lust@yandex.ru

The article presents the analysis of the development of the federal budget indicators during the period 2015-2021, highlights the main change trends in budget revenues, compares the structure of budget expenditures

Keywords: federal budget; financial policy; development and significance of revenues; change in expenditure structure; deficit and surplus

Бюджет – это многогранная категория, которая одновременно связана с экономикой, политикой, правом и финансами. Содержанием бюджета выступают финансовые отношения, обусловленные образованием и использованием денежных ресурсов страны. Назначение бюджета связано с реализации целей и задач экономической политики государства.

Анализ бюджета, состоящий в определении структуры доходной и расходных статей бюджета, в соизмерении общей суммы доходов и расходов, измерении динамики бюджетных статей позволяет определить основные тенденции изменения финансовой политики государства, что и является целью написания данной статьи. Актуальность анализа динамики показателей бюджета обусловлена принятием утвержденных Министерством финансов России «Основных направлений бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годы» [1], в соответствии с

которыми показатели федерального бюджета на 2019-2021 гг. сформированы на основе основных положений «бюджетных правил». Так, определение предельного объема расходов федерального бюджета производилось исходя из базовых цен на нефть, при этом дополнительные нефтегазовые доходы предполагалось направить на формирование Фонда национального благосостояния. Кроме того, начиная с 2019 года, за счет внутренних заимствований в структуре федерального бюджета создается Фонд развития. В целом, «бюджетные правила» нацелены на реализацию политики макроэкономической стабилизации и обеспечение бюджетными ассигнованиями национальных проектов, затрагивающих экологию, безопасность и качество автомобильных дорог, производительность труда и поддержку занятости, цифровую экономику, науку, культуру, малое предпринимательство, международную кооперацию и экспорт, демографию, здравоохранение, образование, и комплексную модернизацию и развитие магистральной инфраструктуры.

Оценим динамику показателей доходной части федерального бюджета. Исходные данные и аналитические показатели для анализа представлены в таблице 1[1].

Итак, за анализируемый период времени абсолютная сумма доходов федерального бюджета увеличивается, темпы роста положительные. В период с 2015 года по 2019 год доля доходов к ВВП растет, после 2019 года снижается. Значимая часть доходов федерального бюджета традиционно поступала от добычи и экспорта нефти и газа. Однако анализ доли нефтегазовых доходов за период с 2015 по 2021 год показывает их отрицательную динамику. К 2020-2021 годам доля нефтегазовых доходов федерального бюджета стабилизируется и составит 38–39 процентов. Это связано с влиянием целого комплекса факторов, во-первых, с возвратом цен на энергоносители в глобальной экономике к структурно сбалансированному уровню, во-вторых, со снижением темпов роста физического объема добычи и экспорта нефти в рамках выполнения соглашения производителей нефти о заморозке ее добычи, в-третьих, с ростом истощенности разрабатываемых запасов, а также переноса инвестиций на льготные месторождения и рост размера льгот предприятий нефтегазового сектора. Не нефтегазовые доходы федерального бюджета за анализируемый период существенно увеличатся в сумме, их доля в общих доходах бюджета к 2021 году достигнет 61,8%.

Таблица 1

Динамика показателей доходной части федерального бюджета

Показатели	Единица измерения	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Доходы, всего	млрд. руб.	13659	13460	15089	17073	19969	20219	20978
Темп роста	%	-	98,5	112,1	113,1	117,0	101,3	103,8
К ВВП	%	16,4	15,6	16,4	17,4	18,9	18,3	17,7
Нефтегазовые доходы	млрд. руб.	5863	4844	5972	7235	8298	7936	8018
Темп роста	%	-	82,6	123,2	121,1	114,7	95,6	101,0
Доля от доходов	%	42,9	36,0	39,6	42,4	41,6	39,3	38,2
Не нефтегазовые доходы	млрд. руб.	7797	8616	9117	9838	11671	12282	12959
Темп роста	%	-	110,5	105,8	107,9	118,6	105,2	105,5
Доля от доходов	%	57,1	62,9	60,4	57,6	58,4	60,7	61,8
Доходы, связанные с внутренним производством	млрд. руб.	3468	3781	4742	5188	5916	6216	6578
Темп роста	%	-	109,0	125,4	102,4	114,0	105,1	105,8
Доля от доходов	%	44,5	43,9	52,0	52,7	50,7	50,6	50,8
В том числе, НДС (внутренний)	млрд. руб.	2448	2657	3070	3447	3986	4279	4609
Доля от доходов, связанных с внутренним производством	%	70,6	70,3	64,7	66,4	67,4	68,8	70,1
Акцизы	млрд. руб.	528	632	906	845	970	959	949
Доля от доходов, связанных с внутренним производством	млрд. руб.	15,2	16,7	19,1	16,3	16,4	15,4	14,4
Налог на прибыль	млрд. руб.	491	491	762	897	960	978	1020
Доля от доходов, связанных с внутренним производством	%	14,2	13,0	16,1	17,3	16,3	15,7	17,6
Доходы, связанные с импортом	млрд. руб.	2404	2540	2727	3152	3668	3917	4205
Темп роста	%	-	105,7	107,4	115,6	116,4	106,8	107,4
Доля от доходов	%	30,8	29,5	29,9	32,0	31,4	31,9	32,4
В том числе, НДС (внешний)	млрд. руб.	1785	1914	2067	2433	2913	3116	3349
Доля от доходов, связанных с импортом	%	74,3	75,4	75,7	77,2	79,4	79,6	79,6
Акцизы	млрд. руб.	54	62	78	96	99	106	112
Доля от доходов, связанных с импортом	%	2,2	2,4	2,9	3,0	2,7	2,7	2,7
Ввозные пошлины	млрд. руб.	565	564	583	624	656	698	744
Доля от доходов, связанных с импортом	%	23,5	22,2	21,4	19,8	17,9	17,7	17,7
Прочие поступления	млрд. руб.	1925	2296	1646	1693	2087	2149	2177

Если рассматривать направления поступления доходов от внутренней экономики и внешнеэкономической деятельности, то большую часть доходов федерального бюджета обеспечивает внутренняя экономика, доля доходов которой превышает 50%. Структура доходов внутренней экономики на протяжении анализируемого периода остается достаточно стабильной. Определяющим налогом в структуре доходов (до 70 % и выше) выступает налог на добавленную стоимость, ставка которого в 2019 году повысилась с 18 до 20%. Отмечается снижение доли акцизов на товары, производимые на территории Российской Федерации, что является следствием передачи части акцизов в бюджеты субъектов Российской Федерации. Это представляется важным маневром в финансовой политике, поскольку обеспечит не только эффект в фискальной политике, но и приведет к созданию положительных структурных изменений для сбалансированного развития экономики по территории России в целом. Положительной тенденцией является рост абсолютной суммы поступлений в бюджет налога на прибыль и увеличение доли этого налога в сумме доходов федерального бюджета.

Тенденция доходов от внешнеэкономической деятельности положительная, что чрезвычайно важно в условиях сохраняющейся геополитической напряженности и продолжающихся санкциях экономического характера в отношении России. Структура доходов, связанных с внешнеэкономической деятельностью достаточно стабильна и определяет значимость взимаемых налогов и сборов в следующей последовательности: НДС на ввозимые товары (доля до 79% и выше), ввозные пошлины, акцизы на ввозимые товары.

Проанализируем динамику показателей расходной части федерального бюджета (см. таблицу 2) [1].

Следует отметить, что показатели расходной части федерального бюджета за период 2019-2021 годы формировались исходя из положений «бюджетных правил». Так, предельный объем расходов федерального бюджета формировался на базе базовых цен на нефть. Дополнительные доходы, связанные с превышением фактической цены на нефть над базовой ценой, будут направляться на формирование фонда национального благосостояния. Новшеством также является формирование Фонда развития. Предполагается, что вводимые правила повысят устойчивость государственных финансов.

В структуре расходной части бюджета наибольшую долю занимают расходы на социальную политику, а также расходы на укрепление национальной обороны, на развитие национальной экономики и обеспечение национальной безопасности и правоохранительной деятельности. Немаловажное значение для

укрепления социальной направленности федерального бюджета имеет, с одной стороны, снижение в динамике доли расходов на национальную оборону, правоохранительную деятельность, с другой стороны, значительное повышение доли расходов на окружающую среду, а также образование и здравоохранение.

Таблица 2

Динамика структуры расходов государственного бюджета, в %

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Расходы всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Общегосударственные вопросы	7,2	6,7	7,1	7,8	7,8	7,5	7,7
Национальная оборона	20,4	23,0	17,4	16,9	16,2	15,9	7,7
Национальная безопасность и правоохранительная деятельность	12,6	11,6	11,7	12,7	12,5	11,6	11,5
Национальная экономика	14,9	14,0	15,0	14,3	14,7	13,7	14,1
Жилищно-коммунальное хозяйство	0,9	0,4	0,7	0,9	1,1	1,0	0,9
Охрана окружающей среды	0,3	0,4	0,6	0,6	1,1	1,2	1,3
Образование	3,9	3,6	3,7	4,2	4,6	4,6	4,4
Культура, кинематография	0,6	0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6
Здравоохранение	3,3	3,1	2,7	3,0	3,6	4,8	4,3
Социальная политика	27,2	28,0	30,4	28,1	27,1	25,9	23,8
Физическая культура и спорт	0,5	0,4	0,6	0,4	0,3	0,3	0,2
Средства массовой информации	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3
Обслуживание государственного и муниципального долга	3,3	3,7	4,3	4,9	4,7	5,1	5,5
Межбюджетные трансферты	4,4	4,1	4,8	5,2	5,2	4,9	4,6

В целом важно отметить, что темпы роста доходов выше, чем темпы роста расходов. Сумма доходов федерального бюджета за период с 2015 года до 2021 должна увеличиться на 53 %, расходы за этот же период вырастут на 28 %. В решении проблемы бюджетного дефицита особое значение приобретает налоговая политика, основным направлением которой становятся рост налоговой нагрузки, на что направлено введение торгового сбора, системы «Платон», курортного сбора, налогообложения недвижимости на основе кадастровой стоимости. Кроме того, ужесточение налогового администрирования (повышение ставки пеней за просрочку уплаты налогов), усиление борьбы с теневой экономикой, развитие электронных технологий контроля экономической деятельности также позволит увеличить доходную часть бюджета, тем самым обеспечивая выполнение социальных задач и реализации политики макроэкономической стабилизации и инновационного развития экономики.

Библиографический список

1. Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов. (утв. Минфином России)/Официальный сайт справочно-правовой системы консультант плюс/URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30839(дата обращения 12.09.2019).
2. Официальный сайт Министерства финансов Российской Федерации. URL:<https://www.minfin.ru/ru/> (дата обращения 05.09.2019)

УДК 339.543

**АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОБИЛЬНЫХ ГРУПП
С ЦЕЛЬЮ ОПТИМИЗАЦИИ РАБОТЫ СЛУЖБ
ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПОСЛЕ ВЫПУСКА ТОВАРОВ**

Минкин Г.В.

Заместитель начальника службы таможенного контроля после выпуска товаров Северо-Западного таможенного управления ФТС России

Стрельцова С.О.

Старший государственный таможенный инспектор отдела по контролю за ввозом и оборотом товаров службы таможенного контроля после выпуска товаров Северо-Западного таможенного управления ФТС России, Ассистент кафедры Таможенного дела ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

В статье рассматриваются актуальные вопросы, связанные с направлениями совершенствования таможенного контроля на этапе «после выпуска», деятельность отделов по контролю за ввозом и оборотом товаров.

Ключевые слова: анализ, мобильные группы, таможенный контроль

**ANALYSIS OF THE RESULTS OF MOBILE GROUPS
FOR OPTIMIZE THE ACTIVITY OF THE CUSTOMS
CONTROL SERVICES AFTER THE RELEASE OF GOODS**

Minkin G. V.

Deputy head of the customs control service after the release of goods of the North-Western customs Department of the FCS of Russia

Streltsova S. O.

Senior state customs inspector of the Department for control over import and turnover of goods of the customs control service after the release of goods of the North-Western customs Department of the FCS of Russia, Assistant of the Department of Customs AFFAIRS of the St. Petersburg state University OF Economics»

Abstract. In this article topical issues related to areas for improvement customs control at the stage «after release», the activities of the departments of control over the import and circulation of goods.

Key words: analysis, mobile groups, customs control

В настоящее время современный мир все больше стремится к глобализации, развитию политических и экономических отношений между государствами. В том числе и Российская Федерация в условиях развития рыночной экономики реализует свой экономический потенциал, вливаясь в экономику мирового масштаба. Наше государство активно занимается развитием внешнеторговой деятельности.

Товары и транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу, подлежат обязательному контролю со стороны таможенных органов, которые осуществляют свою деятельность в целях защиты экономических интересов Российской Федерации, обеспечения ее экономической безопасности.

Таможенный контроль товаров и транспортных средств осуществляется как на этапе выпуска товаров, так и после него, причем таможенный контроль после выпуска товаров (далее – ТКПВТ) является достаточно эффективным механизмом защиты интересов государства. В настоящее время наблюдается смещение акцентов таможенного контроля на этап после выпуска с целью сокращения времени совершения таможенных операций, создания более благоприятных условий для добросовестных участников внешнеэкономической деятельности.

Организация и проведение таможенного контроля после выпуска товаров возложены на подразделения ТКПВТ. Основные формы, в которых должностные лица подразделений ТКПВТ осуществляют контроль – это таможенная проверка, которая может быть камеральной (проводится в форме документального контроля, без выезда к проверяемому лицу) и выездной, а также это осмотр помещений и территорий и получение объяснений.

С 2012 года осуществляется совершенствование системы таможенного контроля после выпуска товаров, его модернизация является одним из приоритетных направлений развития таможенных органов [1].

И в настоящее время наблюдается тенденция сокращения количества проводимых мероприятий таможенного контроля, снижение малоэффективных и низкобюджетных проверок с единовременным увеличением доначисленных и взысканных в государственный бюджет платежей.

С момента введения в действие Указа Президента РФ от 5 августа 2014 года № 560 «О применении отдельных специальных экономических мер в целях безопасности Российской Федерации» появилось еще одно направление деятельности ТКПВТ: деятельность мобильных групп.

С 2014 года ФТС России на постоянной основе проводится комплекс проверочных мероприятий, направленных на недопущение фактов ввоза и реализации на территории Российской Федерации товаров отдельной категории.

Проверочные мероприятия проводятся на этапе таможенного контроля до выпуска посредством работы таможенных постов в рамках системы управления рисками и на этапе таможенного контроля после выпуска товаров во взаимодействии с правоохранительным блоком таможенных органов, а также в рамках функционирования мобильных групп.

В состав мобильной группы входят должностные лица отделов по контролю за ввозом и оборотом товаров (далее – ОКВОТ) таможни, а также могут входить представители правоохранительного блока таможни, Управления Россельхознадзора, УМВД России, Управления Роспотребнадзора, Пограничного Управления ФСБ России.

Необходимость создания мобильных групп обуславливается тем, что Российская Федерация, является членом Евразийского экономического союза, а следовательно ее границы открыты для других стран-участниц, которые в свою очередь не вводили запрета на ввоз товаров, странами происхождения которых являются Европейский Союз, США и некоторые другие государства, включая Украину с 22 октября 2018 года.

Особое внимание таможенных органов уделяется территориям, приближенным к российско-белорусскому участку границы РФ, а также объездным дорогам местного значения и стоянкам большегрузного транспорта.

С момента введения Россией ответных экономических мер в отношении сельскохозяйственной продукции из ряда стран, на территорию РФ значительно увеличились поставки «нехарактерной» подкарантинной продукции как для самой Республики Беларусь, так и для стран, реэкспортирующих продукцию через нее, в связи с чем Россельхознадзором регулярно проводятся проверки белорусских предприятий-производителей, осуществляющих поставки на территорию РФ.

Но также зачастую товары белорусского происхождения не удовлетворяют требованиям качества и безопасности РФ. Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору периодически вводятся временные ограничения на поставки на территорию РФ молочной, мясной, рыбной продукции отдельных производителей РБ или произведенных в определенных областях страны.

При этом должностные лица, которые находятся в составе мобильной группы, должны оперативно принять верное решение.

С этой целью должностными лицами службы таможенного контроля после выпуска товаров СЗТУ ведется таблица, содержащая сведения о товарах, в отношении которых федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору были введены временные ограничения на ввоз

данной продукции на территорию РФ, для их использования должностными лицами таможенных органов при контроле за перемещением данных товаров с территории РБ и их реализацией на внутреннем рынке.

В регионе деятельности Северо-Западного таможенного управления (далее – СЗТУ) мобильные группы функционируют на базе Псковской таможни. А в 2018 году ОКВОТ был создан в службе таможенного контроля после выпуска товаров Северо-Западного таможенного управления.

На сегодняшний день контроль мобильными группами осуществляется по «многоконтурному» принципу: в местах приближенных к Государственной границе Российской Федерации вблизи стационарных ППУ и бывших МАПП, а также патрулирование совместно с экипажами ГИБДД объездных дорог (первый контур); контроль на автомагистралях, ведущих непосредственно в города федерального значения (второй контур); контроль на крупных оптово - распределительных центрах (третий контур); контроль на внутреннем рынке у сетевых ретейлеров (четвертый контур) [2].

Должностными лицами ОКВОТ СТПВТ СЗТУ во взаимодействии с представителями Россельхознадзора, Роспотребнадзора, правоохранительным блоком таможни на регулярной основе проводится комплекс мероприятий таможенного контроля, направленный на выявление товаров отдельной категории на крупных оптово-распределительных центрах Санкт-Петербурга. Таможенными органами в рамках проведения осмотра помещений и территорий осматривается товар, находящийся на складах, проверяется наличие маркировки, документы, подтверждающие страну происхождения, сертификаты на него. В случае обнаружения товаров, страной происхождения которых является страна Европейского союза, таможенными органами оформляется акт изъятия, товары отдельной категории передаются представителям Россельхознадзора либо уничтожаются таможенными органами самостоятельно при наличии договорных отношений с организацией, которая оказывает услуги по вывозу, хранению и уничтожению товаров, запрещенных к ввозу в Российскую Федерацию. Начиная с января текущего года, должностными лицами СТПВТ СЗТУ было изъято и уничтожено силами Россельхознадзора более 45 тонн товаров отдельной категории.

Патрулирование объездных дорог ранее производилось должностными лицами таможенных органов исключительно совместно с представителями силовых структур, которые наделены полномочиями по остановке транспортных средств, но с момента вступления в силу Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании» должностные лица таможенных органов

также получили соответствующие полномочия. Статья 261 289-ФЗ посвящена правам таможенных органов по остановке транспортных средств. Должностные лица таможенных органов вправе останавливать автомобильные транспортные средства, в том числе не осуществляющие международных перевозок товаров, в целях проверки соблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства Российской Федерации путем проверки товаров и документов на них в определенных регионах страны, в том числе в Санкт-Петербурге, Ленинградской и Псковской областях [3]. С 14 декабря 2018 года данное право таможенных органов закреплено в правилах дорожного движения, а начиная с 18 марта 2019 года, действует утвержденный ФТС России акт остановки транспортного средства.

По результатам деятельности мобильных групп Псковской таможни, осуществляющих контроль в местах приближенных к российско-белорусскому участку государственной границы, должностными лицами ОКВОТ Псковской таможни ведется база данных в Excel. В базе находится информация о проведенных мероприятиях, а именно:

- о таможенном органе и времени проверки транспортного средства;
- о перевозчике и транспортном средстве;
- о товаросопроводительных документах (декларация на товары, товарно-транспортная накладная, счет-фактура);
- о покупателе (наименование, ИНН, адрес места разгрузки);
- о товаре (наименование, места, вес, страна происхождения);
- о результатах контроля и должностном лице, внесшем запись.

Данная информация представлена на трех листах: общий, который содержит сведения обо всех проверенных транспортных средствах, за день и санкционный лист. Лист за день создается для того, чтобы применить фильтры и вынести санкционные товары, так как в общем листе это не представляется возможным по причине того, что программа не справляется с таким большим массивом данных. В санкционный же лист переносится информация только о фактах нарушения.

В целях выявления различных схем нелегального ввоза запрещенных товаров, выбора объектов ТКПВТ данная информация должна анализироваться.

Нами была проведена аналитическая работа с информацией, содержащейся базе мобильных групп Псковской таможни за 2017 год.

Все перемещающиеся товары относятся к 1 из 4 категорий: товары растительного происхождения (1), животного происхождения (2), производственно-технического назначения (3) и товары народного потребления (4).

Для начала была прослежена динамика перемещения товаров с нарушениями по категориям товаров. При этом необходимо отметить, что товары, которые находились в санкционном листе, но по результатам контроля были выпущены, не учитывались.

На рис. 1 представлена диаграмма перемещения товаров с нарушениями по месяцам.

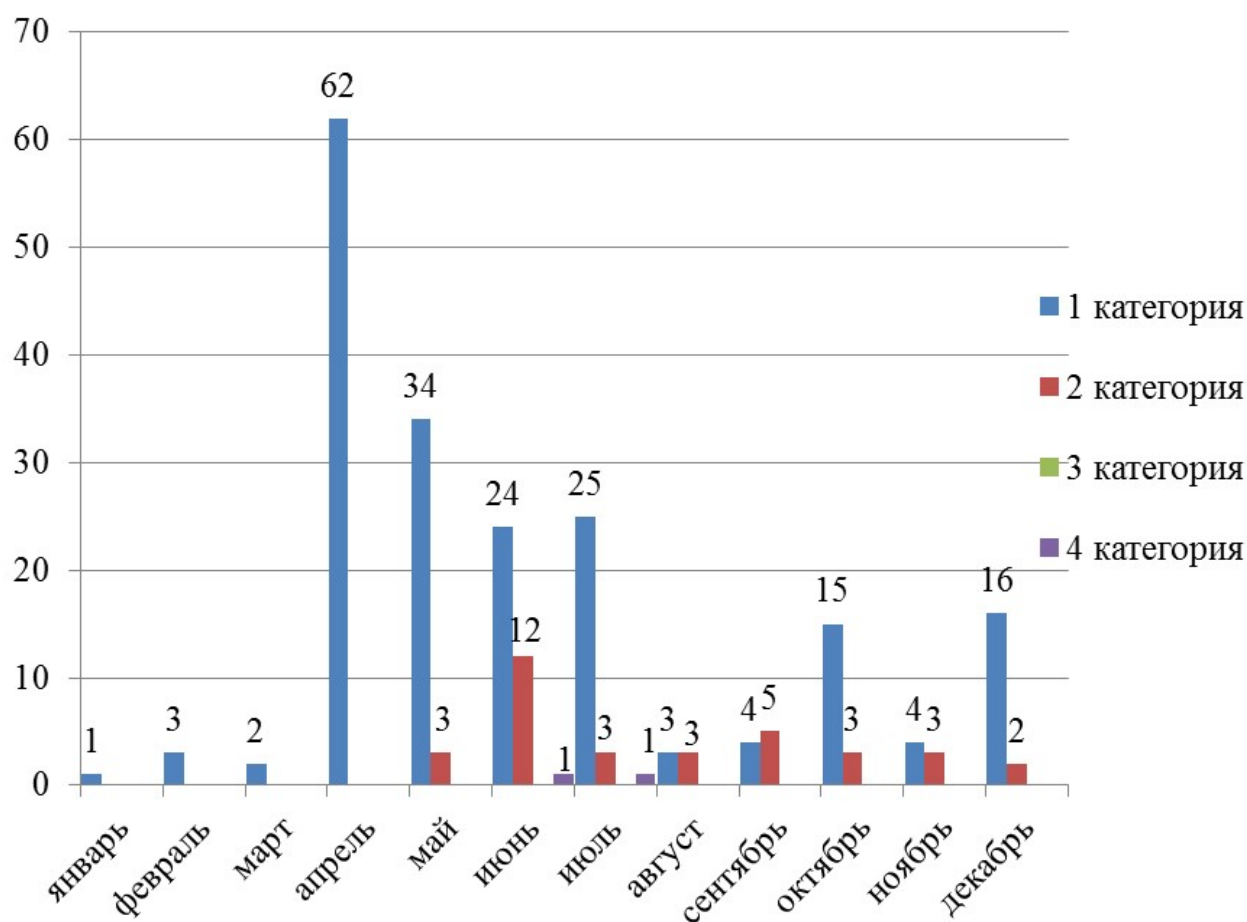


Рис. 1. Категории задержанных товаров по месяцам за 2017 год

Исходя из данных рис., можно сказать, что наибольшее количество нарушений мобильными группами Псковской таможни было выявлено в апреле (62), мае (37) и июне (36) 2017 года. Важно отметить, что в данный период перевозились яблоки польские, причем в апреле месяце 39 из 62 фактов обнаружения товаров отдельной категории приходится на одну дату (таблица 3). В июле месяце участились случаи выявления товаров животного происхождения, в частности, санкционной рыбы.

Так как наиболее часто встречаемым товаром отдельной категории являются яблоки польские, то рассмотрим количество выявленных партий яблок в 2017 году. Также большой интерес представляет рыбная и мясная продукция, эти данные также содержатся в табл.1.

Из данных таблицы 1 видно, что санкционные яблоки ввозились в период с апреля по июль 2017 года, в августе поставки прекратились, что, вероятно, связано с избытком в этот период на рынке отечественной продукции. Рыба и мясо выявлялись с мая 2017 года.

Таблица 1

Выявленные партии яблок, рыбной и мясной продукции

Товар	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
яблоки	-	1	2	46	22	13	18	0	0	0	3	5
рыба, мясо	-	-	-	-	3	11	1	3	5	3	3	2

В первую очередь это норвежская рыба (лосось, скумбрия, мойва), говядина белорусского происхождения, ввезенная с нарушениями, зараженная свинина. Также часто мобильными группами обнаруживались такие товары отдельной категории как груши, капуста, шампиньоны польские, томаты турецкие, ягоды европейского происхождения.

В процессе работы с базой был выявлен следующий факт: санкционные товары одного вида зачастую следуют большими партиями в один промежуток времени, при этом перемещаются они разными перевозчиками и зачастую в адрес различных покупателей. Так, 28 апреля 2017 года были выявлены польские яблоки (39 транспортных средств), а 16 июня - несколько партий норвежской рыбной продукции. Это может свидетельствовать о том, что товары приобретались в одном месте. Целесообразно в данном случае отражать место загрузки/отправителя товаров.

Далее рассмотрим перемещение товаров, ввезенных с нарушением по странам. Данные рис. 2 показывают, что наибольшее количество товаров отдельной

категории, а также товаров, ввезенных с нарушениями, на российский рынок попадают из Польши (49%), Республики Беларусь (19%), Турции (4%), а также значительной части товаров не удается установить страну происхождения (18%).

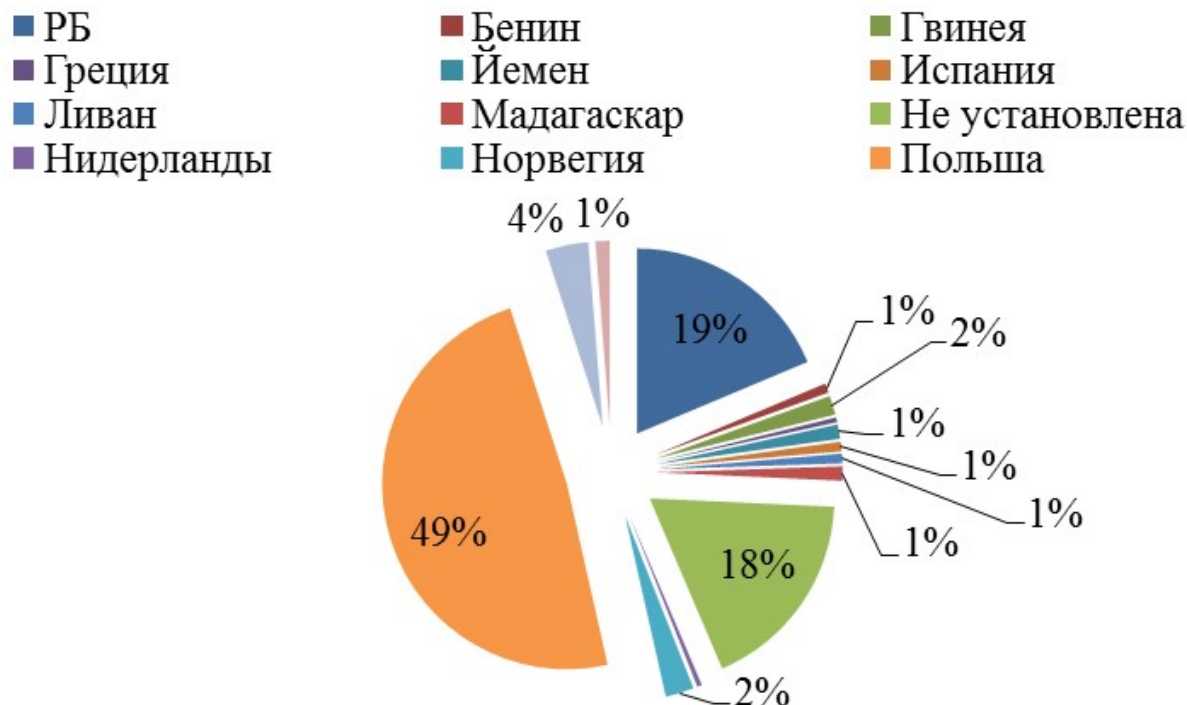


Рис.2. Товары, ввезенные с нарушениями, по странам

Далее проведем анализ по результатам контроля товаров, содержащихся в санкционном листе (таблица 2).

Таблица 2

Результаты контроля

Результат контроля	Количество	Доля, %
Товар выпущен в связи с отсутствием нарушений	17	7
Товар уничтожен	134	58
Возврат в РБ	81	35

Таким образом, большую часть задержанных мобильными группами товаров составили товары отдельной категории (58%), которые впоследствии были уничтожены. 35% товар были возвращены в РБ. Необходимо отметить, что причины возврата товаров разные: отсутствие разрешительной документации, неверно оформленные фитосанитарные/ветеринарные сертификаты, запрет ввоза

по результатам фитосанитарного/ветеринарного контроля, представление недействительного сертификата, неверное оформление сертификата, указание недостоверных сведений в сертификате, расхождение фактического веса и количества товаров указанному в документах.

Используя информацию о деятельности мобильных групп, возможно определить основные тенденции, сезонность перемещения товаров отдельной категории, что впоследствии можно использовать при проведении таможенного контроля.

Для того чтобы сформировать представление о деятельности организации-нарушителя, необходимо не только проанализировать информацию в санкционном листе, но и проследить в общем листе все факты перемещения каждой конкретной организации. Это позволит выяснить, какая категория товаров в основном им перевозится, как часто, с кем фирма сотрудничает и т.п.

Данная информация будет полезна при последующем выборе объектов ТКПВТ, а также может быть использована в целях инспектирования деятельности должностных лиц, входящих в состав мобильной группы (таким образом можно будет выявить пропущенные нарушения).

Нами был проведен анализ по перевозчикам-, покупателям- нарушителям.

1. Для этого в данных таблицы «санкционный товар» были выделены отдельно перевозчики/покупатели, осуществляющие транспортировку / приобретающие товары отдельной категории более 1-ого раза, а также покупатели, осуществляющие покупку товаров отдельной категории большими партиями (более трех транспортных средств).

2. Затем в общем массиве данных мы проследили информацию обо всех перемещениях этих организаций, имеющуюся у должностных лиц, входящих в состав МГ.

3. На следующем этапе мы рассматриваем оставшихся перевозчиков, покупателей, которые находятся в санкционном листе.

4. Далее предлагается произвести категорирование лиц, выявленных на перевозке/покупке санкционных товаров, по трем категориям.

– Категория повышенного риска. К данной категории будут отнесены организации, рассмотренные ранее в пункте 1, перевозчики/покупатели, незаконно перемещающие товар в соответствии с Уголовным кодексом (контрабанда), а также лица, которые имели отношение к санкционным товарам 1 раз, и иной информации о них не имеется в базе по деятельности мобильных групп, из чего можно сделать вывод о том, что с большой вероятностью,

организация является фирмой-однодневкой. В этом случае интерес представляют номера транспортных средств.

– Категория со средним уровнем риска. К ней будут отнесены организации, которые досматривались мобильными группами неоднократно, нарушения за ними были выявлены, но не связанные с товарами отдельной категории, к примеру, неправильно оформленные разрешительные документы.

– Категория с минимальным риском. В данную категорию будут входить компании, которые находятся в санкционном листе, но по результатам контроля нарушений за ними не было выявлено, и товар был выпущен. Также в данную категорию должны быть отнесены организации, которые многократно досматривались мобильными группами, но нарушений не было выявлено.

Это облегчит определение организаций, в отношении которых есть необходимость проведения выездной внеплановой проверки, а также позволит выявить лиц, которые систематически нарушают таможенное законодательство, а следовательно, нуждаются в более тщательном таможенном контроле на этапе выпуска товаров, другими словами, предлагается учитывать данные ТКПВТ (результаты деятельности мобильных групп) на этапе выпуска товаров при автоматизированном категорировании участников ВЭД.

Приказом ФТС от 1 декабря 2016 года № 2256 «Об утверждении Порядка автоматизированного определения категории уровня риска участников внешнеэкономической деятельности» устанавливается порядок присвоения участникам ВЭД категорий риска: высокого, среднего и низкого.

В настоящее время категорирование участников ВЭД и отнесение их к высокому/низкому уровню риска производится по критериям, указанным в табл. 3. Полужирным выделены предложения.

Таблица 3

Критерии отнесения участников ВЭД к уровню риска

Критерии, при выявлении которых участнику ВЭД присваивается высокий уровень риска	Условия, при которых участнику ВЭД присваивается низкий уровень риска
нахождение участника ВЭД в перечне лиц, в отношении которых проведение таможенной проверки невозможно	участник ВЭД является юридическим лицом
нахождение участника ВЭД в стадии ликвидации либо прекращения деятельности	общее количество ДТ с принятым решением о выпуске в соответствии с таможенной процедурой ВВП в отчетном периоде составляет не менее 100 штук

участник ВЭД является отправителем, получателем или декларантом товаров, по которым факт уклонения от уплаты таможенных платежей подтвержден вступившим в законную силу обвинительным приговором суда	дата регистрации первой ДТ, помещенной под таможенную процедуру ВВП, предшествует дате начала отчетного периода либо 6 месяцам до даты окончания отчетного периода при условии, что декларант обладает низким уровнем риска по результатам категорирования ФНС
наличие у участника ВЭД неисполненной обязанности по уплате административного штрафа в срок, превышающий 180 дней с даты вступления в силу постановления по делу об АП, вынесенного ТО	значение итоговой оценки деятельности участника ВЭД соответствует контрольному значению
отнесение участника ВЭД к высокому уровню налогового риска по результатам категорирования ФНС России	отсутствие на дату проведения риск-категорирования неисполненной участником ВЭД обязанности по уплате таможенных платежей, пеней и процентов
отнесение участника ВЭД к высокому уровню по результатам категорирования на этапе после выпуска товаров	не выявлены критерии, при выявлении которых, участнику ВЭД присваивается высокий уровень риска отнесение участника ВЭД к низкому уровню по результатам категорирования на этапе после выпуска товаров

Таким образом, данные таможенного контроля на этапе после выпуска товаров позволят более точно сформировать имидж организации, отнести ее к соответствующему уровню риска.

Библиографический список

1. Специализированный интернет-журнал «Таможенное дело. Таможенное право». URL: <http://tmj.su>, свободный – Яз. рус.;
2. Научный журнал «Молодой ученый». URL: moluch.ru, свободный – Яз. Рус;
3. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании»// СПС «КонсультантПлюс».

УДК 338.43

**ТЕНДЕНЦИИ ЭКСПОРТА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ РОССИИ:
ВОЗМОЖНОСТИ И ПРОБЛЕМЫ**

Панишко Е.П.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры управления, к.э.н., e-mail: pep737@yandex.ru

В современных условиях актуальным вопросом для любого государства становится увеличение товарооборота в целом и экспорта в частности. В статье определены условия, способствующие наращиванию экспорта сельскохозяйственной продукции. Дан прогноз по объемам экспорта сельскохозяйственной продукции России по отдельным группам. Также рассмотрено взаимодействие России и Китая по увеличению товарооборота сельскохозяйственной продукции между странами.

Ключевые слова: экспорт, сельскохозяйственная продукция, Россия, наращивание экспорта

**TRENDS OF EXPORT OF AGRICULTURAL PRODUCTS OF RUSSIA:
OPPORTUNITIES AND CHALLENGES**

Panishko Elena P.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, the Department of management, Associate Professor, PhD, e-mail: pep737@yandex.ru

In modern conditions, the increase in trade turnover in General and exports in particular becomes an urgent issue for any state. The article defines the conditions that contribute to the increase in exports of agricultural products. The forecast on volumes of export of agricultural production of Russia on separate groups is given. The interaction of Russia and China to increase the turnover of agricultural products between the countries was also considered.

Keywords: export, agricultural products, Russia, export growth

На сегодняшний день в условиях происходящих интеграционных процессов происходит увеличение товарооборота. При этом актуальным для любого государства становится вопрос наращивания экспортного потенциала. В условиях современного рынка одним из самых сложных направлений, подверженных рискам, является экспорт и импорт продукции. Работая с зарубежными партнерами, владельцы бизнеса чаще всего не могут узнать полную картину о поставщике или покупателе, а также с полной уверенностью судить о качестве экспортируемого товара. В таких случаях на помощь им приходит анализ импорта и экспорта, основанный на таможенной статистике.

Президент России В. Путин дал поручение Правительству РФ увеличить объём экспорта продукции агропромышленного комплекса (АПК) к 2024 году до показателя в 45 миллиардов долларов. Такие данные обозначены в указе главы государства «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [1].

По информации ФТС, количество стран, взаимодействующих с Россией на международных рынках продовольствия и сельхозпродукции, выросло на единицу, одновременно количество стран-импортеров уменьшилось на две. Несколько изменилась география продаж молочных товаров – с 31 до 34 страны, среди мукомольно-крупяных товаров – с 63 до 71 страны, овощные поставки расширились с 63 до 78 стран. Среди основных потребителей продукции местных аграриев традиционно Китай и Турция, Казахстан и Египет, Иран и Корея, а также Белоруссия, которые в совокупности обеспечивают 60% экспорта.

Аналитики отмечают снижение экспортных темпов по ряду категорий сельхозпродукции, а по некоторым даже ощутимый спад. При прогнозируемом сокращении экспорта на 4% общие показатели должны составить уровень прошлого года.

Экспорт продукции агропромышленного сектора за 1 квартал 2019 года составил 7,4 млрд. долл., что меньше того же периода 2018 года на 0,5% или на 23,3% в физическом выражении. Но даже при физическом превышении экспорта над импортом в 2,6 раза в стоимостном выражении экспорт по-прежнему меньше в 1,3 раза.

Международный совет по зерну в январе 2019 года повысил прогноз экспорта сельскохозяйственной продукции из России в этом году с 40,3 до 41,5 млн тонн.

На мировом рынке зерна Россия уверенно занимает лидирующие позиции. Но чтобы выходить за рубеж с продукцией с высокой добавленной стоимостью, придется выстроить современную инфраструктуру и логистику поставок.

Сейчас на мировом рынке зерна складывается благоприятная конъюнктура, российский товар востребован, цены растут. На зерновые приходится около 40% всего объема зарубежных поставок российской сельхозпродукции. Еще около 20% в экспорте занимает рыба и ракообразные, 13,5% – продукция пищевой и перерабатывающей промышленности, также вывозится продукция масложировой отрасли. Примерная цифра по объему полученной за год экспортной выручки. Приблизительно она составит около 26 млрд долл.

Традиционно в российском сельскохозяйственном экспорте основную часть составляет зерно (около 40%), затем идут подсолнечное масло (18%) и рыба (17%). При сохранении темпов роста, заявленная цель – удвоить экспорт продукции агропромышленного комплекса (АПК) к 2024 году до 45 млрд долларов – вполне достижима.

Треть всей структуры экспортируемой продукции традиционно занимают злаковые культуры (33,3%), увеличилось потребление рыбы и морепродуктов, составив 19%, а вместе с ними и объем растительных и животных жиров и масел (14,4%). Данные категории ежегодно составляют 67% экспорта, к которым добавляются мукомольно-крупяная продукция в размере 23%. А вот злаки демонстрируют ощутимый спад до -18,7%, объясняемый некоторым снижением валового сбора зерновых. Падение замечено по сахару и изделиям из него (-40,4%), а также фруктам и орехам (-7,1%).

Из-за сложных политических отношений с Украиной большой спад произошел в экспорте мяса и мясных субпродуктов (-10,6%), так как эта страна потребляла четверть поставок мясной продукции. Если в прошлом году в Украину отправлялось до 60% мяса, в 2019 году экспорт упал до 49% [2].

За последние 10 лет Россия дважды удваивала объемы экспорта зерна. Нарастивать экспорт сельхозпродукции должен помочь новый национальный проект «Экспорт АПК». Согласно которому через шесть лет Россия будет продавать за рубеж почти 55 млн тонн зерна. Основными экспортными зерновыми рынками для России станут страны Африки, Юго-Восточной Азии, Персидского залива и Китай.

По рыбе и морепродуктам также предполагается почти двукратный рост экспорта – до 8,5 млрд долл. Еще более значительный рост ожидается по мясной и молочной продукции – экспорт должен увеличиться более, чем в четыре раза: с 633 млн долл. в 2017 году до 2,8 млрд долл к 2024 году. В три раза должен вырасти экспорт продукции масложировой отрасли – до 8,5 млрд долл.

При этом возможности нарастить экспорт в денежном выражении за счет более глубокой переработки сырья в России вряд ли будет использована. Необходимых для этого инвестиций в ближайшие годы, скорее всего, не найдется.

Оценка текущих показателей наглядно показывает, что сегодняшние темпы развития экспорта далеки от плановых.

Многие эксперты, признавая достижения российского продовольственного экспорта, отмечают, что значительная часть его прироста связана с внешними обстоятельствами. Сказалась благоприятная конъюнктура мирового рынка, а

также ослабление рубля. Из реализованных мер правительства по поддержке сельскохозяйственного экспорта можно назвать обнуление железнодорожных тарифов на перевозки. Эта мера позволила существенно увеличить экспорт продукции АПК из Сибирского и Дальневосточного регионов.

Если в 2019 году мировая конъюнктура изменится, а новые меры поддержки сельского хозяйства на правительственном уровне не появятся, то наращивание экспорта будет не таким значительным. Отрасль может выйти на заданные уровни производства и экспорта только при условии проведения серьезных структурных изменений в экономике и законодательстве, либерализации налогообложения агробизнеса, радикального увеличения производства конкурентоспособной сельхозпродукции и продовольствия.

Еще один фактор, который будет определять рост экспорта, связан с расширением географии поставок российской сельхозпродукции. Минсельхоз РФ заявил о том, что намерен направить за рубеж к 2021 году 50 представителей АПК, которые будут работать над повышением узнаваемости российской сельхозпродукции.

Для расширения географии экспорта и его структуры потребуется повышать конкурентоспособность продукции. Чтобы вывозить товар на мировой рынок, нужны цена, качество и логистика.

Россия уже вывозит за рубеж небольшими партиями в порядке эксперимента свой сахар, рис, муку. Чтобы увеличить объемы поставок, нужно работать над снижением издержек.

Например, для поставок сахара открываются те зарубежные рынки, куда Россия может довести свой товар автомобильным транспортом и - немного - по железной дороге. А вот издержки морской перевозки в России в два-три раза выше, чем у конкурентов.

В целом инфраструктура в России сейчас больше приспособлена для поставки тех товаров, которые можно отгружать наливом или навалом, то есть зерна, растительного масла. Для экспорта готовых продуктов питания, таких как сахар, мука, крупа в мешках, инфраструктуры нет. Нужно строить современные терминалы в портах.

В России также необходимо создавать простую, понятную и недорогую систему обслуживания экспортной торговли. У поставщиков должна быть возможность оформления заказа, получения разрешительной документации, проведения расчетов в электронном виде через "одно окно". Такие системы уже фактически используют другие страны.

Россия производит ежегодно более 100 млн тонн, однако почти половина уходит на экспорт в виде сырья. Ростовская область претендует на то, чтобы стать главным регионом России по глубокой переработке зерна. Так, один из крупнейших в Европе переработчиков кукурузы крахмалопаточный комбинат «Амилко» уже сегодня перерабатывает до 500 тонн зерна кукурузы в сутки и планирует в ближайшие годы увеличить этот объем более чем в два раза, до 1200 тонн. А в Волгодонске планируется построить крупный завод по глубокой переработке пшеницы.

Необходимо думать над тем, как увеличивать объемы экспорта переработанной продукции: крахмала, патоки, аминокислот и целого ряда других продуктов. Это позволит не только создать в сельской местности новые высокотехнологичные рабочие места, но и даст толчок для появления небольших смежных производств, повысит уровень налоговых поступлений в местный бюджет.

И что еще немаловажно - такие заводы дадут отличный рынок сбыта для местных фермеров. Закупочные цены на таких предприятиях достаточно стабильны, и это позволит производителям зерна планировать работу на годы вперед, инвестировать средства в покупку высокопроизводительной сельхозтехники [3].

В целях увеличения экспорта сельскохозяйственной продукции Россия активно взаимодействует с Китаем. В последние годы аграрный сектор занимает все большее место в китайско-российском торгово-экономическом взаимодействии. В условиях непрерывного развития сотрудничества торговля сельскохозяйственной продукцией стала важнейшей точкой роста двустороннего товарооборота, расширяется номенклатура выводимых на рынки товаров.

Россия и Китай перешли от простой трансграничной торговли и экспорта рабочей силы к освоению зарубежных сельскохозяйственных ресурсов и глубокой переработке экологически чистых продуктов питания. В настоящее время в китайско-российском сотрудничестве в сельскохозяйственном секторе возникла тенденция к развитию комплексных связей в рамках аграрной отрасли, включая посев, культивирование, переработку, хранение и логистику.

Министр промышленности и торговли Денис Мантуров поделился результатами взаимовыгодных отношений с Китаем, экспорт в который достиг 42% или 2,5 млрд долларов, при этом доля АПК составила 17% или 687 млн. долларов в стоимостном выражении [4].

Ключевыми категориями поставок можно назвать сою, пшеницу, муку, растительные масла, кондитерские изделия, шоколад и напитки алкогольные и

безалкогольные. В данное время, ведутся переговоры по налаживанию поставок молока и молочной продукции, свинины, говядины и птицы. Весной 2019 года на рынок Сянгана уже отправилась первая пробная партия российской свинины и говядины.

Экспорт продукции российского АПК в Китай в 2018 году вырос значительно. Как отметил Министр сельского хозяйства России Дмитрий Патрушев, за 9 месяцев 2018 года они выросли на 43% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достигли показателя в 1,8 млрд долл [4].

Быстрое развитие аграрного сектора России и китайско-американские торговые трения служат стимулом к продвижению сельскохозяйственного сотрудничества Китая и России. С одной стороны, Китай должен обеспечить

Продовольственную безопасность с помощью политики открытости в сфере сельского хозяйства. С другой стороны, сельское хозяйство становится новым двигателем роста российской экономики, и в рамках стратегий развития экспорта сельскохозяйственной продукции необходимо принять

новые меры стратегического характера в области освоения ресурсов и продвижения экспорта. Коренное совпадение интересов в аграрном секторе заложило основу для углубления сотрудничества. Китай и Россия могут в дальнейшем использовать преимущества своего расположения и ресурсной взаимодополняемости для формирования новой основы всестороннего сотрудничества в сельском хозяйстве, и выбор правильного пути является предпосылкой углубления взаимодействия между сторонами.

В настоящее время экспортом в Китай занимаются получившие на то разрешение 30 птицеводческих хозяйств, 33 молочных производителей, семь регионов, производящих пшеницу. Поставки ячменя напрямую зависят от региона из-за такого карантинного заболевания, как карликовая головня. А вот соя, рапс, подсолнечник, шрот из этих культур, а также жмых и свекловичный жом освобождены от каких-либо ограничений.

Ожидается постоянное углубление взаимодействия, однако сохранится обширное пространство для его развития, которое будет по-прежнему осложнено серьезными проблемами.

Наблюдаются сложности с продвижением китайских фруктов и овощей среди российских потребителей со средним и высоким уровнем дохода. В связи с негативными сообщениями относительно безопасности продуктов, например о чрезмерном использовании пестицидов, российская общественность ставит под сомнение качество китайской сельскохозяйственной продукции. Поскольку маркировка сельскохозяйственной продукции имеет ярко выраженные особен-

ности, характерные для конкретного региона, легко привлечь внимание СМИ и получить отклик среди потребителей.

В то время как Китай и Россия стремительно развивают торговлю в сельскохозяйственной сфере, все еще существуют проблемы, которые двум странам предстоит совместно решить в долгосрочной перспективе, связанные с обеспечением контроля качества продукции на рынке, борьбой с незаконной реализацией продуктов питания, повышением осведомленности

Относительно защиты интеллектуальной собственности и продвижением брендов производителей. Тем не менее, в настоящее время, эффективные механизмы взаимодействия в этой области отсутствуют, объединение усилий для совместного решения проблемы обеспечения качества сельскохозяйственной продукции затруднено. Эти обстоятельства сказываются на восприятии сельскохозяйственной продукции государств – импортеров потребителями в России и Китае.

В последние годы Китай и Россия наладили масштабное и плодотворное таможенное сотрудничество в соответствии с международными стандартами упрощения торговых процедур и Соглашением о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах РФ и КНР. В частности, эксперимент по взаимному признанию результатов таможенного контроля и проекты сотрудничества, такие как «зеленый коридор» Забайкальск – Маньчжурия для быстрого таможенного оформления

Сельскохозяйственной продукции, способствовали китайско-российской торговле высококачественной агропродукцией, сократив временные затраты и снизив издержки.

Однако чрезвычайно длительные таможенные процедуры в России постоянно подвергаются общей критике. Ввиду быстрого роста китайско-российской торговли сельскохозяйственной продукцией принятые меры по упрощению торговых процедур не отвечают реальным нуждам взаимодействия.

Продукты питания относятся к особой категории товаров, которые имеют высокий коэффициент потерь и ограниченный срок годности и должны быть своевременно и эффективно доставлены, в связи с чем к срокам транспортировки и таможенного оформления, а также к условиям хранения предъявляются строгие требования.

У российских фермерских хозяйств есть потенциал, средства и возможности для достижения запланированного объема экспорта, что наглядно показывает товарооборот с Китаем, всего за год выросший на четверть.

Таким образом, значимую роль, в наращивании объемов экспорта продукции АПК должны занимать не только крупные аграрные холдинги федерального уровня, но и региональные производители, малые фермерские хозяйства. Для активизации работы средних и малых производителей требуются существенные структурные изменения, полноценное доведение средств программ господдержки, более активная деятельность по продвижению отечественных товаров на международном рынке. Немалое значение имеет транспортно-логистическая инфраструктура, в том числе создание новых и грамотная организация имеющихся оптово-распределительных центров, расширение портовых мощностей. Чтобы кардинально развернуть агропромышленность на экспорт, требуется комплексный подход ко всем узким местам экспортно-ориентировочной логистики.

Библиографический список

1. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
2. Официальный сайт ФТС. URL: <http://customs.ru/>
3. Для увеличения экспорта сельхозпродукции нужна современная инфраструктура. URL: <https://agrovesti.net/news/indst/dlya-uvelicheniya-eksporta-selkhozproduktsii-nuzhna-sovremennaya-infrastruktura.html>
4. Россия наращивает экспорт сельхозпродукции. URL: <http://www.agropages.ru/page/14802.shtml>

УДК 339.543

**ЦИФРОВИЗАЦИЯ В ИНФОРМАЦИОННОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ
ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ И УЧАСТНИКОВ ВЭД**

Парфенчук Л.М.

Заместитель генерального директора по внешнеэкономической деятельности ООО «Транс-Порт СПб» e-mail: liliya_parf@mail.ru

Селезнев А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б.Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой управления, к.э.н., доцент, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

Мухина В.Д.

Специалист по таможенным операциям ООО «Транс-Порт СПб», e-mail: muks.daimos@mail.ru

В статье рассмотрены основные аспекты информационного взаимодействия между таможенными органами и участниками ВЭД. Даны рекомендации по совершенствованию механизма информационного взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД

***Ключевые слова:** цифровизация, информационное взаимодействие, таможенные органы, участники ВЭД, электронный документооборот, таможенная сфера.*

**THE DIGITALIZATION IN THE INFORMATION COOPERATION BETWEEN
CUSTOMS AND PARTICIPANTS OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY**

Parfenchuk L.M.

Deputy General Director for foreign economic activity , LLC «Trans-Port SPB», e-mail: liliya_parf@mail.ru

Seleznev A.A.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, The Head of the Department of Management, PhD, Docent, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

Mukhina V.D.

Customs operations specialist, LLC «Trans-Port SPB», e-mail: muks.daimos@mail.ru

The article presents the main aspects of information cooperation between customs and participants of foreign economic activity. Recommendations on improvement of the mechanism of information interaction of customs authorities and participants of foreign economic activity are given

***Keywords:** digitalization, information cooperation, customs, foreign trade participants, electronic document exchange.*

В настоящее время перед ФТС РФ стоит целый ряд задач по усовершенствованию взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. Все необходимые мероприятия направлены на удовлетворение интересов всех участвующих сторон в процессе взаимодействия: стремление участников ВЭД сократить до минимума издержки и затраты, с одной стороны, и выполнение задачи таможенных органов в осуществлении фискальной функции, путём сбора таможенных пошлин и налогов в полном объёме, с другой стороны. Данные стремления взаимодействующих сторон не могут быть реализованы без эффективного информационного взаимодействия между ними.

«Информационное взаимодействие в таможенной сфере – процесс обмена информацией между двумя или более сторонами с целью осуществления таможенных операций для оперативного и беспрепятственного выпуска товаров и прохождения мер таможенного контроля. На сегодняшний день большая часть информационного документооборота ведётся электронно. Ведение электронного документа оборота (далее ЭДО) осуществляется с помощью специально разработанного программного обеспечения, которое включает в себя программы для: заполнения и проверки таможенных деклараций, деклараций таможенной стоимости, справочные информационные системы; внесения изменений в электронный вид документов; передачи данных о товарах в таможенные органы; загрузки документов в базу данных; архивации и обмена документами» [2].

В настоящий момент для оптимизации информационного взаимодействия внедрены такие технологии как предварительное информирование, электронное декларирование и удаленный выпуск. Тем не менее внедренные технологии и внедрение будущих инноваций сопровождается затруднениями и не является пока в полной мере эффективными, что и определяет актуальность выбранной темы.

Информационный обмен между участниками ВЭД и таможенными органами проходит в несколько этапов: накопление информации, формализация данных, фильтрация, сортировка, архивация, защита и транспортировка данных (рис. 1).

Для осуществления информационного взаимодействия сторонами данного процесса соблюдаются следующие принципы:

1. Принцип законности. Деятельность, осуществляемая в рамках информационного взаимодействия, должна соответствовать установленному законодательству.

2. Принцип достоверности. Информация, получаемая таможенными органами и подаваемая участниками ВЭД, должна быть полной, точной и правильной.

3. Принцип защищенности. Должна соблюдаться конфиденциальность поставляемой информации, обеспечиваться сохранность и предотвращаться утечка.

4. Принцип результативности. Весь процесс информационного взаимодействия между таможенными органами и участниками ВЭД направлен на оперативное и упрощенное перемещение товаров через таможенную границу для участников ВЭД с сохранением надлежащего контроля со стороны таможенных органов.

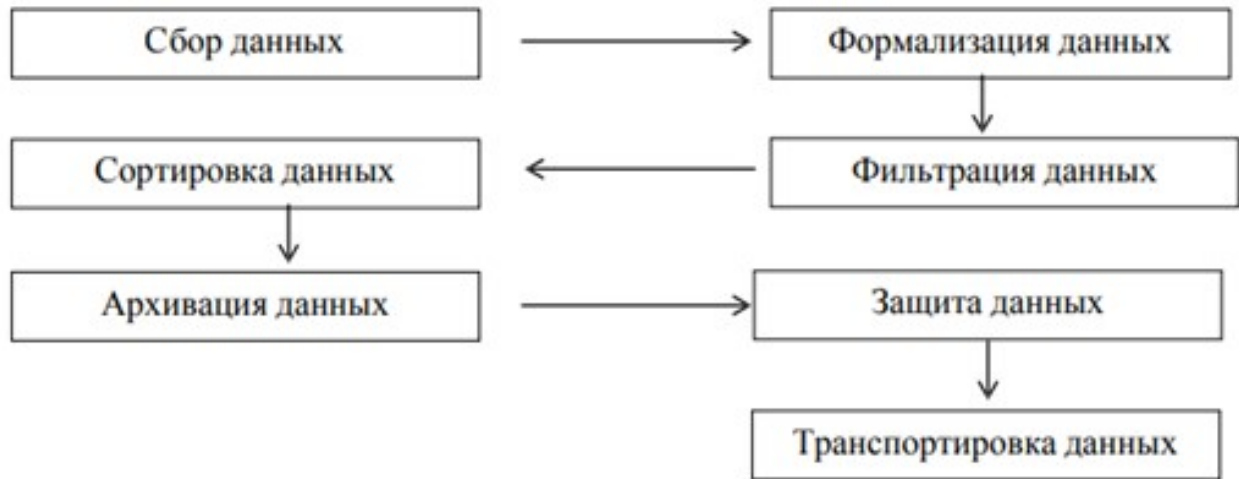


Рис.1. Реализация процесса информационного обмена

С целью усовершенствования системы информационного взаимодействия наблюдается цифровизация работы таможенных органов. 14 февраля 2019 года начал свою работу ЦЭД (центр электронного декларирования). На период с 14.02.19 по 14.09.19 зарегистрировано 24465 деклараций на товары. Из них 89,7% импортных ДТ и 10,3% экспортных.

ЦЭД в первую очередь преследует цель по увеличению авторегистраций и автовыпусков деклараций. Среднее время регистрации декларации на товары – 30 минут, среднее время автоматической регистрации – 2 минуты. На октябрь 2019 согласно статистическим данным доля авторегистраций по импорту составила 36%. Очевидно, что необходимо усовершенствовать систему автоматических регистраций, так как нормативный показатель составляет 60%.

С экспортными декларациями дела обстоят куда лучше – 91% ДТ регистрируются в автоматическом режиме. Это значительно выше установленного на 2019 год контрольного показателя в 70%. Среднее время выпуска декларации на товары – 2 часа 30 минут, среднее время автоматического выпуска – 4 минуты» [3].

В повседневной практике многих участников ВЭД возникают проблемы, связанные с «зависанием» системы электронного декларирования, задержкой информационного оповещения, сложностями с архивацией документов, в связи с большими объемами предоставляемой информации, неоднократными повторяющимися самостоятельными «вылетами» из программы, а также с другими техническими нестыковками и сложностями в связи с внедрением электронного декларирования.

Для совершенствования механизма информационного взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД необходимо внедрить следующие улучшения в области процесса взаимодействия:

1) расширить практику применения технологии удаленного выпуска товаров, согласно Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 – будет функционировать 16 Центров электронного декларирования (ЦЭД);

2) оптимизировать использование предварительного информирования таможенных органов через Портал «Электронное предоставление сведений» на сайте ФТС России.

Для этого необходимо улучшить программное обеспечение работы электронного декларирования, создать бесперебойность и стабильность обмена информацией, создать систему перераспределения поданных деклараций в связи с увеличением загруженности ЦЭДов.

Также с 01.07.2019 электронное предварительное информирование стало обязательным для всех видов транспорта: автомобильного, воздушного, железнодорожного и морского.

«Для того, чтобы усовершенствовать систему электронного предварительного информирования, необходимо:

1) создать условия для декларантов, упрощающие обмен документам, при которых будет отслеживаться момент дублирования предоставляемых электронных документов, которые инспектор сможет взять из архива;

2) предоставить возможность автоматически сверять разрешительные и преференциальные документы, указываемые в декларациях на товары с базами данных этих документов (разработать электронную базу СТ–1, сертификатов формы А);

3) обеспечить декларанта возможность сверки основных данных, указанных в декларации на товары с указанными данными в электронных документах, таких как количество мест; получатель; отправитель и др.;

4) сделать возможным для декларанта сверять данные, указанные в электронных документах при декларировании товаров, при прибытии товара на таможенную территорию с информацией, которой владеют владельцы складов временного хранения». [1]

Для того, чтобы система автоматической регистрации и автоматического выпуска деклараций приносила большие результаты и повышала показатели, необходимо:

- 1) провести анализ работы алгоритмов автоматической регистрации;
- 2) выявить ошибки, связанные с некачественной подготовкой документов и заполнением деклараций на товары.

Библиографический список

1. Белоусова Т. И., Антонова Е. И. Практические аспекты применения предварительного информирования при осуществлении международных авиаперевозок товаров и пассажиров // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2018. № 3(84). С. 18–31.
2. Бондаренко, А.В. Совершенствование механизма информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности при перемещении товаров железнодорожным транспортом, Москва, 2014. – С. 20-24
3. Российский таможенный портал №1 (CustomsForum.ru): <https://customsforum.ru/news/big/tsifrovizatsiya-tamozhni-kak-uchastniki-ved-tormozyat-protsessy-avtoregistratsii-i-avtovypuska-552841.html>. (дата обращения 14.11.2019)

УДК 338.24

К ВОПРОСУ О ЦИФРОВОЙ ЛОГИСТИКЕ

Селезнев А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой управления, к.э.н., доцент, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

В данной статье рассмотрены подходы к понятию цифровая логистика. Показаны основные задачи и особенности ее развития в современных условиях.

Ключевые слова: цифровая логистика, задачи и особенности цифровой логистики

ON THE ISSUE OF DIGITAL LOGISTICS

Seleznev A.A.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, The Head of the Department of Management, PhD, Docent, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

This article discusses approaches to the concept of digital logistics. The main tasks and features of its development in modern conditions are shown.

Keywords: digital logistics, tasks and features of digital logistics

В условиях динамично-меняющейся экономической среды управление цепями поставок товаров и услуг (supply chain management, SCM) требует создания и внедрения определенных цифровых технологий и платформенных решений и в технологию логистического менеджмента.

Решить данную проблему предполагается с помощью нового научного и практического направления цифровая логистика – своего рода инновационного механизма оптимизации цепей поставок товаров и услуг.

Хотя, задача формализации понятий цифровой логистики на законодательном уровне в России поставлена только в 2018 году, в настоящее время существует уже множество подходов к понятию «цифровая логистика». Рассмотрим некоторые из них.

Так, Г.В. Бубнов говорит о том, что цифровая логистика это «...инновационный механизм развития и эффективного функционирования транспортно-логистических систем и комплексов...». Основными задачами цифровой логистики, в этом случае, можно считать: увеличение скорости обработки информации, увеличение объёма обрабатываемой информации, сведение к минимуму ошибок при сборке и обработке информации, принятие

обоснованных решений об использовании ресурсов, увеличение точности прогнозирования событий [1].

Цифровая логистика, с точки зрения Б.А. Лёвина, это «...часть логистики, которая является связующим звеном между снабжением, производством и сбытом...» [2]. При таком подходе задачами цифровой логистики будет планирование логистических потребностей, интеграция участников логистической цепи поставок, анализ решений, связанных с продвижением материальных потоков, управленческий контроль логистических процессов [2].

Весьма емкое определение цифровой логистике дает А.Д. Ефимов.

По его мнению, цифровая логистика – это «...совокупность подходов, инструментов и методов обработки как структурированных, так и не структурированных данных огромных объёмов массивов информации различного рода в условиях её непрерывного прироста и актуализации...». Задачи цифровой логистики будут связаны, прежде всего, с повышением скорости принятия решений, анализом большего количества вариантов и выбором наиболее рационального решения, определением ответственности исполнителей на основе своевременной, достоверной, полной и точной информации, снижением трудозатрат менеджеров за счёт электронного обмена информацией [3].

По оценке В.В. Борисовой, цифровая логистика – это «...информационные потоки, обслуживающие движение материальных, финансовых и сервисных потоков в системе поставок...». Задачами данной технологии можно считать: сведение к минимуму движения документов на бумажных носителях, создание принципиально новой, гибкой нормативной базы для развития цифровой экономики, переход к сквозным социально-экономическим процессам в системе поставок, выявление центров возникновения потерь и утечек информационных ресурсов, повышение уровня удовлетворённости потребностей потребителей [4].

А.О. Меренков считает, что цифровая логистика – это «...управление людскими, материальными, информационными и финансовыми потоками на основе их оптимизации для решения задачи минимизации затрат с применением современных информационных технологий ...». При таком подходе, основными задачами цифровой логистики будут – цифровизация транспортной инфраструктуры и логистических цепочек, роботизация производства, автоматизация систем управления, разработка и внедрение «платунинга» – системы автопилотажа [5].

Наиболее лаконичное определение представил А.А. Степанов. По его утверждению цифровая логистика – это «...наука об оптимальном управлении

дискретными и непрерывными потоками информации в производстве и реализации товаров и услуг...». Задачи цифровой логистики: создание и обеспечение функционирования современных аппаратно-программных средств обработки данных, обеспечение технологического единства информационно-логистических процессов, оптимальное распределение информационных потоков между анализирующими субъектами, повышение скорости и надёжности электронного документооборота, планирование модернизации инфраструктуры с учётом увеличения объёмов информационных потоков, осуществление сквозного контроля за потоковыми процессами [6].

По мнению автора, наиболее полное определение цифровой логистики дано А.О. Меренковым. По его утверждению цифровая логистика – это «...управление людскими, материальными, информационными и финансовыми потоками на основе их оптимизации для решения задачи минимизации затрат с применением современных информационных технологий ...».

Следует отметить, что цифровизации логистики сейчас идет по двум направлениям – «сверху», от государства, и в качестве личной инициативы от бизнеса.

По оценке экспертов, «...регуляторы разрабатывают требования к новым стандартам логистики, например, внедряют электронный документооборот и другие инициативы в рамках создания «зеленого транзитного коридора» через территорию страны. Или ужесточают контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителя. Но если государство решает глобальные задачи, в том числе требующие изменений на законодательном уровне, то бизнес отталкивается от возросших потребностей и ожиданий клиентов к скорости и качеству услуги, а также от собственных потребностей в повышении эффективности. Следующий этап цифровой трансформации логистики — это платформенные решения, сводящие разные автоматизированные процессы воедино...» [7].

Библиографический список

1. Бубнов Г.В. Цифровая логистика – инновационный механизм развития и эффективного функционирования транспортно-логистических систем и комплексов // International Journal of Open Information Technologies, 2017. Том 5. № 3. С. 72–78. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/tsifrovaya-logistika-innovatsionnyy-mehanizm-razvitiya-i-effektivnogo-funktsionirovaniya-transportno-logisticheskikh-sistem/>
2. Лёвин Б.А. К вопросу разработки критериев оценки энергетической эффективности и выбора оптимального состава подсистем интегральной транзитной транспортной системы России // Транспортные системы и технологии, 2017. № 12. С. 110–111. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/k-voprosu-razrabotki-kriteriev-otsenki-energeticheskoy-effektivnosti-i-vybora-optimalnogo-sostava-podsistem/>

3. Ефимов А.Д. Цифровая логистика и электронный обмен данными в грузовых перевозках // Мир транспорта, 2017. № 15. С. 142–149. URL: <https://mirtr.elpub.ru/jour/article/view/1162/1439>.
4. Борисова В.В. Логистика снабжения // Финансы и экономика, 2019. № 2. С. 336–337. URL: https://www.studmed.ru/download/borisova-vv-logistika-snabzheniya_d22a44c27b2.html
5. Меренков А.О. Цифровая экономика: управление на транспорте и интеллектуальные транспортные системы // E-Management, 2018. Том 1. № 1. С. 12–18. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/tsifrovaya-ekonomika-upravlenie-na-transporte-i-intellektualnye-transportnye-sistemy>/Степанов А.А. Условия построения маркетинговой системы "цифрового" транспорта и логистики в управлении конкуренто-способностью // Управление, 2018. № 3. С. 60–65. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/usloviya-postroeniya-marketingovoy-sistemy-tsifrovogo-transporta-i-logistiki-v-upravlenii-konkurentosposobnostyu>).
6. Деловые Линии – о «цифре» в грузоперевозках URL: <https://prohitech.ru/delovye-linii-o-tsifre-v-gruzoperevozках/>

УДК 339

**ПОТЕНЦИАЛ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ТРАНСПОРТОМ В РАМКАХ ЕАЭС**

Селезнев А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б.Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой управления, к.э.н., доцент, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

Никишова А.С., Юрукина А.А.

Санкт-Петербургский филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

На современном этапе развития экономики необходимо своевременно активизировать развитие транзитного потенциала, осуществляя железнодорожные грузоперевозки по территории ЕАЭС, выступая связующим звеном товарных потоков между КНР и ЕС, обеспечивая приемлемые сроки и стоимость доставки транзитных грузов.

Ключевые слова: транзит, железнодорожные перевозки, потенциал ЕАЭС.

POTENTIAL OF TRANSIT TRANSPORT BY RAILWAY WITHIN THE EAEU

Seleznev A.A.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, The Head of the Department of Management, PhD, Docent, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

Nikishova A.S., Yurukina A.A.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Students of the Faculty of Customs

At the present stage of development of the economy must be timely to strengthen the development of transit potential by carrying out rail freight transportation on the territory of the EAEU, acting as a connecting link of commodity flows between China and the EU, ensuring acceptable terms and cost of transit cargo delivery.

Keywords: transit, rail transportation, potential of the EAEU.

На фоне торговой войны США и КНР наращиваются объемы торговых отношений между Европейским Союзом и Китайской Народной республикой. КНР является крупнейшим экспортером на рынке мировой торговли, с объемом экспорта в 2017 году 2,41 трлн. долл. США, на долю европейского рынка приходится 528 млрд.долл. США, что составляет 22%. Импорт же Китая на

2017 год оценивается в 1,54 трлн долл. США, на долю европейского рынка приходится 299 млрд долл. США, что составляет 19%.

Наращивание торговых отношений КНР и ЕС, приводит к поиску новых наиболее быстрых и наименее затратных цепей поставок, поскольку перевозки по Суэцкому каналу занимают достаточно долгое время, а авиасообщение обходится дорого. Так, по данным Китайской корпорации железнодорожных контейнерных перевозок в 2017 году объем железнодорожных контейнерных перевозок между КНР и Европой достиг 318 тыс. TEU (3673 контейнерных поезда). В связи с чем, на данный момент, перед ЕАЭС становится целесообразной задача по обеспечению увеличения транзитного грузопотока между КНР и ЕС по средствам сухопутного перемещения товаров.

Главным преимуществом выступает выгодное географическое положение ЕАЭС между основными торговыми партнерами (ЕС и КНР), что открывает новые возможности по переориентации грузопотоков на транзитные цепи поставок по территории ЕАЭС. В дополнении, инициативы китайского правительства по реализации проекта «Один пояс – один путь» дают дополнительный импульс к развитию транзитных грузоперевозок по территории ЕАЭС.

Для определения доли железнодорожных перевозок в грузоперевозках ЕАЭС следует проанализировать динамику физических объемов экспорта и импорта стран-членов ЕАЭС по видам транспорта за 2018 год.



Рис.1. Распределение по видам транспорта объемов импорта и экспорта в ЕАЭС [1]

Таким образом, преобладающая доля экспортируемых грузов государствами – членами ЕАЭС товаров приходится на морской/речной (59% физического объема экспорта), трубопроводный (21%) и железнодорожный

(18%) транспорт. Импорт товаров осуществляется преимущественно морским/речным (37% физического объема импорта), железнодорожным (35%) и автомобильным (27%) транспортом.

В соответствии с представленными данными по экспорту и импорту товаров, морские перевозки занимают лидирующую позицию, что обусловлено отсутствием зависимости от транспортной инфраструктуры (наличие дорог или железнодорожных путей) и в последствии ценовым преимуществом при сокращении издержек во время перевозки (построение оптимальных маршрутов и минимальных затратах на топливо). Однако на современном этапе экономического развития ценовое преимущество нивелируется требованием к сокращению сроков доставки грузов. Ввиду высокой загруженности портов, морские перевозки не способны отвечать запросу о сокращении сроков доставки, что обеспечивает временное преимущество железнодорожных перевозок. Для сравнения, срок доставки контейнерных грузов из Китая в ЕС морским путём достигает 60 дней, в то время как средняя продолжительность доставки этих же грузов по железным дорогам ЕАЭС не превышает двух недель [2]. В дополнении, железнодорожные транспортные коридоры при импорте товаров приходится равнозначное количество перевозок, как и на морской/речной транспорт, что свидетельствует о достаточно высоком развитии железнодорожной транспортной сети.

Территория стран-членов ЕАЭС располагает важным экономико-географическим расположением, благодаря нахождению между такими крупными мировыми рынками как КНР, ЕС, Азиатско-Тихоокеанским регионом, что обеспечивает повышенный интерес к развитию железнодорожных транзитных транспортных коридоров, связывающих товарные потоки Азии и Европы.

За последнее время странами-членами ЕАЭС проводится активная переориентация транспортных потоков на транзитные направления. Наиболее значительные меры приняты Республикой Казахстан, в частности введение в эксплуатацию казахской железнодорожной линии «Хоргос/Алтынколь – станция Жетыген» и «Узень – Берекет – Горган», а также развитие железнодорожного перехода Достык-Алашанькоу на востоке страны. Железнодорожная линия «Хоргос/Алтынколь – станция Жетыген» из Казахстана следует по территории Российской Федерации и Республики Беларусь, обеспечивая выход к железнодорожным коридорам Балтики и Европы. А железнодорожная линия «Узень – Берекет – Горган» обеспечивает транзитное движение грузопотоков из Индии, Ирана и других стран

Персидского залива на территорию Российской Федерации через Каспийское море, обеспечивая выход к Западной и Северной Европе [3].

Так же для обеспечения развития транзитной инфраструктуры в рамках ЕАЭС Республика Беларусь реализует проекты по увеличению железнодорожной пропускной способности посредством ремонта путей, замены и модернизации технических средств и реконструкции.

Российская Федерация реализует транзитный потенциал в рамках евроазиатского транспортного коридора «Транссиб», «Север-Юг», «Евразия». Так, в рамках транспортного коридора «Транссиб» осуществляются транзитные железнодорожные перевозки по направлению: Берлин (Германия) - Варшава (Польша) - Минск (Республика Беларусь) - Москва - Екатеринбург - Владивосток / Находка и его ответвление Курган – Петропавловск (Республика Казахстан).

В дополнении обеспечены транзитные перевозки по высокоскоростному грузо-пассажирскому железнодорожному транспортному коридору «Евразия»: Республика Беларусь - Российская Федерация - Республика Казахстан-Китай. Таким образом, транзитную железнодорожную инфраструктуру обеспечивают железнодорожные магистрали России, Казахстана и Белоруссии.

Однако рынок транзитных перевозок осуществляет свою деятельность в условиях жесткой международной конкуренции, поэтому необходимо непрерывное совершенствование существующей транзитной инфраструктуры для повышения собственной конкурентоспособности. В следствии чего странам-членам ЕАЭС, заинтересованным в развитии транзитных железнодорожных перевозок, необходимо продолжать строительство новых транзитных железнодорожных комплексов по примеру транспортного коридора «Евразия», а также наращивать эффективность работы пунктов пропуска путем совершенствования технологий при проведении контрольных функций, внедрять современные IT-системы контроля, мониторинга и управления грузопотоками и инфраструктурой. Не менее важным направлением деятельности является ликвидировании «узких» мест на транзитных направлениях, в частности повышение транзитной проходимости железнодорожных путей по территориям Республики Кыргызстан и Республики Армения.

Таким образом, на современном этапе развития экономики необходимо своевременно активизировать развитие транзитного потенциала, осуществляя железнодорожные грузоперевозки по территории ЕАЭС, выступая соединяющим звеном товарных потоков между КНР и ЕС, обеспечивая приемлемые сроки и стоимость доставки транзитных грузов. Необходимо включение в деятельность по

созданию железнодорожных путей Республики Киргизия и Республики Армения для повышения конкурентоспособности транзитных перевозок ЕАЭС. Железнодорожный транспорт сохраняет доминирующую роль в транзитных перевозках, благодаря железнодорожным магистралям Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан.

Библиографический список

1. Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://www.gks.ru/>
2. Аналитический доклад ЕЭК «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов». 2019. 23 с. // URL: <http://www.eurasiancommission.org>
3. Гималетдинов К.В., Демеуова К.Ж. Вопросы эффективности использования железнодорожных транспортных коридоров Республики Казахстан. // *Universum: экономика и юриспруденция*. 2019. № 5(62). 4 с.

УДК 339.543

**ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЦЕНТРОВ
ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ**

Селезнев А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой управления, к.э.н., доцент, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru.

Семенова Е.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела, e-mail: selizabetha69@mail.ru.

В данной статье рассмотрены понятие центра электронного декларирования, его функции и особенности. Также названы и раскрыты основные проблемы функционирования центров электронного декларирования.

Ключевые слова: таможенное дело; центр электронного декларирования; проблемы; электронная таможня.

**PROBLEMS IN THE FUNCTIONING OF THE CENTERS
OF ELECTRONIC DECLARATION**

Seleznev A.A.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, The Head of the Department of Management, PhD, Docent, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru.

Semenova E.A.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Student of of the Faculty of Customs, e-mail: selizabetha69@mail.ru.

This article discusses the concept of the center of electronic declaration, its functions and features. The main problems of functioning of electronic declaration centers are also named and disclosed.

Keywords: customs; electronic declaration center; problems; electronic customs.

Постоянное развитие информационных технологий и активный процесс цифровизации российской экономики создали благоприятные условия для введения в работу системы электронного декларирования.

В настоящее время таможенные органы Российской Федерации выполняют Стратегию развития таможенных органов РФ до 2020 г., одним из главных направлений которой является переход на «электронную таможню»[3].

Данный проект был создан Федеральной таможенной службой (далее ФТС) совместно с представителями промышленной и бизнес сфер, программистами и специалистами из области информационных технологий на основе мирового опыта внедрения инноваций в таможенное дело [4].

Центр электронного декларирования (далее ЦЭД) – удаленное от границы подразделение таможенных органов, которое специализируется на принятии, регистрации и выпуске таможенных деклараций, поданных исключительно в электронной форме. ЦЭД были созданы с целью оптимизации структуры таможенных органов, а также разделения обязанностей по документальному и фактическому контролю объектов таможенного регулирования[2].

ЦЭД реализует базовые функции, возложенные на таможенные органы, такие как:

- взимание таможенных платежей, а также специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, контроль правильности их исчисления и своевременности уплаты, возврат (зачет) и принятие мер по их принудительному взысканию;
- обеспечение соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Союза;
- предупреждение, выявление и пресечение преступлений и административных правонарушений и т.д.[1]

Особенной функцией, которая отличает ЦЭД от всех остальных таможенных пунктов пропуска, является осуществление регистрации и выпуска таможенных деклараций с применением технологии «удаленного выпуска». Таможенные операции совершаются во внутреннем таможенном органе, а за фактический контроль отвечает таможенный пост, расположенный на государственной границе Российской Федерации. Обмен информацией между ЦЭД и таможенным пунктом фактического контроля осуществляется в электронном виде с использованием сети «Интернет». С введением в работу технологии «удаленного выпуска» исчезла привязанность декларанта и товара к таможенному посту, рядом с которым они находятся, так как теперь таможенный инспектор может находиться на любом расстоянии от объекта декларирования.

Технология «удаленного выпуска» позволила отказаться от сложного и длительного процесса бумажного документооборота между таможенным органом и участником внешнеэкономической деятельности, так как данная

технология предусматривает обмен информацией через сеть «Интернет», что значительно сокращает время совершения таможенных операций [6].

Несмотря на положительные результаты деятельности ЦЭД, существует ряд актуальных проблем, к которым относятся:

1. Проблема кадрового обеспечения. Создание ЦЭД и постановка новых задач перед таможенными органами обозначили необходимость в высококвалифицированных кадровых ресурсах, которые должны обладать достаточными знаниями для эффективного выполнения функций. На данный момент ФТС РФ осуществляет работу по повышению квалификации должностных лиц других существующих таможенных структур для дальнейшего перевода их на работу в ЦЭД.

2. Технологическая проблема. Эффективная работа ЦЭД во многом зависит от качественного высокотехнологичного оборудования, с помощью которого таможенные органы могли бы оперативно взаимодействовать с участниками внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), межведомственными организациями и постами фактического контроля. В данный момент ощущается острая нехватка необходимого компьютерного и технического обеспечения для эффективного выполнения задач, возложенных на ЦЭД. Помимо недостатка самого оборудования, нет системы его обслуживания и наладки, которая бы позволила своевременно исправлять ошибки в работе техники, тем самым предотвращая негативные последствия[5].

3. Проблема информационной безопасности. Переход на электронный документооборот между таможенными органами и участниками ВЭД, а также необходимость постоянного взаимодействия ЦЭД с пунктами фактического контроля и другими федеральными органами требуют полной защиты информации, которая передается через сеть «Интернет». Были установлены случаи сбоя в работе электронного архива документов декларантов, личного кабинета участников ВЭД и системы единых лицевых счетов. Такие проблемы подрывают доверие и желание декларантов осуществлять оформление деклараций через ЦЭД, так как происходят утечки информации и утраты данных, хранящихся в архиве. На данный момент технические сбои и прерывания связи между ЦЭД и таможенными постами являются наиболее актуальным вопросом для решения, так как такие проблемы значительно затрудняют работу таможенных органов и не позволяют совершать операции качественно и в установленные сроки[4].

4. Проблема неравномерного распределения электронных деклараций между существующими ЦЭД. Участники ВЭД могут подать электронную

декларацию в любой центр электронного декларирования, что приводит к перегруженности некоторых из них. Для решения данной проблемы ФТС РФ был создан проект о введение в работу автоматической диспетчеризации. Это система, которая будет автоматически распределять электронные декларации между ЦЭД, тем самым избегая неравномерности в нагрузке и снижая риск коррупционной составляющей. Распределение будет происходить, исходя из следующих критериев: компетенция таможенного органа по виду товара или транспорта, место налогового учета декларанта, место нахождения товара, время работы конкретного ЦЭД и т.д. В настоящее время технология активно разрабатывается, и уже в ближайшем будущем проблема неравномерного распределения будет решена.

На данный момент 99% всех деклараций подается в таможенные органы в электронной форме, а процент деклараций, поданных в ЦЭД, от их числа составляет не более 40%. Однако, согласно Комплексной программе развития ФТС, уже к 2020 году планируется повысить этот показатель до 95%, и чтобы выполнить эту задачу, так важно устранить все те проблемы, которые имеют место в функционировании ЦЭД в настоящее время [4].

Использование в ЦЭД ФТС России таких передовых информационных технологий, как автоматическая регистрация и автоматический выпуск товара, позволяет существенно сократить время на осуществление таможенных формальностей. Также использование этих информационных технологий значительно облегчает совершение таможенных операций, снизить связанные с ними издержки, как для участников внешнеэкономической деятельности, так и для таможенных органов [7].

Таким образом, центры электронного декларирования становятся неотъемлемой частью системы таможенных органов Российской Федерации, которая помогает упрощать и совершенствовать деятельность по регистрации и выпуску таможенных деклараций. Развитие ЦЭД являются одним из главных и перспективных векторов развития Федеральной таможенной службы РФ, что отображается в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года. ЦЭД делают более удобным процесс взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД и межведомственными организациями, что позволяет ускорить время совершения операций.

Библиографический список

1. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 03.10.2019).
2. Ежегодный сборник «Таможенная служба Российской Федерации» от 05.03.2019 г. URL: http://old.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=7995&Itemid=1845 (дата обращения: 02.10.2019).
3. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р (ред. от 10.02.2018) «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140447/ (дата обращения: 02.10.2019).
4. Сальникова А.В. Центры электронного декларирования как основа электронной таможни // Вестник Сибирского института бизнеса и информационных технологий. 2018. № 3 (27). С. 49 – 53.
5. Смирнова И.А., Стадникова А.В. Проблемы и перспективы формирования центров электронного декларирования // Наука и общество. 2019. № 1 (33). С. 108 – 114.
6. Василевская О.Ю. Центры электронного декларирования как специализированные таможенные посты // Международный научный журнал «Синергия наук». 2017. № 18. С. 187 – 191.
7. Ворона А.А. Повышение качества работы центров электронного декларирования в условиях реализации концепции "электронная таможня" // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 2. С. 150-155.

РАЗДЕЛ II

УДК 339

**РОЛЬ ДИНАМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРИБЫЛИ
В АНАЛИЗЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ
ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ТЕРМИНАЛА**

Афони́на К.Д.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент экономического факультета

Научный руководитель: Ворона А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры управления, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

Одним из показателей экономической устойчивости предприятия является его прибыль. В данной статье проанализированы результаты финансовой деятельности Таможенно-логистического терминала «Восход», расположенного в регионе деятельности международного автомобильного пункта пропуска «Торфяновка» Северо-Западного таможенного управления за пять лет (с 2013 по 2017 гг). Выявлено, что в последние годы предприятие имеет определенные финансовые проблемы, которые можно объяснить санкционной политикой ряда иностранных государств. При этом выявлено, что динамические показатели прибыли наиболее объективно отражают экономическую ситуацию на предприятии и имеют определенную прогностическую значимость.

Ключевые слова: прибыль, динамические экономические показатели, таможенно-логистический терминал, финансовая устойчивость предприятия.

**THE ROLE OF THE DYNAMIC PROFIT INDICATORS IN
THE ANALYSIS OF THE ECONOMIC SUSTAINABILITY
OF THE CUSTOMS AND LOGISTICS TERMINAL**

Afonina K.D.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, student of the faculty of Economics

Scientific adviser: Vorona Anastasia A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Senior Lecturer of the Department of Management, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

One of the indicators of the economic sustainability of the enterprise is its profit. This article analyzes the financial results of the Customs and Logistics Terminal «Voskhod» located in the region of activity of the Torfyanovka international automobile checkpoint of the North-West Customs Administration for five years (from 2013 to 2017). It has been revealed that in recent years the enterprise has certain financial problems that can be explained by the sanctions policy of a number of foreign states. It was revealed that dynamic profit indicators most objectively reflect the economic situation in the enterprise and have a certain prognostic significance.

Keywords: profit, dynamic economic indicators, customs and logistics terminal, financial stability of an enterprise.

Одним из основных критериев деятельности предприятия является прибыль, которая стимулирует деятельность фирмы, обеспечивает финансовую основу для расширения производства, удовлетворения материальных и социальных потребностей работников [1].

Прибыль – это основной обобщающий показатель в системе оценочных критериев эффективности деятельности коммерческих предприятий, что обуславливает большое значение ее экономически обоснованного планирования. Планирование прибыли предприятия основывается на изменениях его внешней и внутренней среды, наличии материальных, финансовых и трудовых ресурсов, что в итоге обеспечивает как эффективное функционирование предприятия, так и своевременную выплату заработной платы, налоговых отчислений и т.д. [2]

На финансовый результат коммерческого предприятия – общий объем прибыли влияют многие факторы внутренней и внешней среды: вид и ассортимент продукции, объем товарооборота, политическая и экономическая обстановка, инфляция в стране, конкуренция на рынке и т.д. (Рис. 1.)



Рис. 1. Совокупность внутренних и внешних факторов, определяющих финансовый результат деятельности предприятия

Анализируя статические экономические показатели, можно сделать вывод о финансовом состоянии предприятия в отчетном году. Применение динамических экономических показателей деятельности предприятия, предусматривающих оценку динамики его экономической деятельности за текущий и предшествующий ему периоды, можно косвенно судить об экономической устойчивости организации, рисках банкротства и даже о рисках нарушения таможенного законодательства [3, 4, 5]. Однако, объективную картину экономического поведения фирмы можно оценить только при анализе динамики ее финансовых показателей минимум за пять лет. Поскольку получение прибыли является конечной целью деятельности любой коммерческой организации, ее динамические показатели можно использовать как индикатор финансовой устойчивости фирмы.

Рассмотрим показатели экономической деятельности грузового таможенного терминала «Восход». Закрытое акционерное общество «Восход» было образовано в 2003 году. Расположено по адресу: 188908, Ленинградская область, район Выборгский, поселок Торфяновка, Грузовой таможенный терминал «Восход». ОГРН: 1034700879267, Дата присвоения ОГРН: 14.02.2003, ИНН: 4704041000, КПП: 470401001. Уставной капитал 1600000 рублей [6]. ЗАО Восход внесен в Перечень функционирующих таможенно-логистических терминалов, расположенных вблизи государственной границы Российской Федерации [7].

Таможенно-логистический терминал «Восход» является самым крупным таможенным терминалом Выборгской таможни. ТЛТ «Восход» расположен в уникальном месте – в регионе деятельности международного автомобильного пункта пропуска «Торфяновка», что даёт возможность участникам внешнеэкономической деятельности без оформления процедуры таможенного транзита, заезжать на терминал.

Рассмотрим данные бухгалтерского баланса ЗАО «Восход» за последние пять лет – за период с 2013 по 2017 годы (Таблица 1).

Из представленных данных видно, что с 2015 года ЗАО «Восход» испытывает определенные финансовые трудности: в 2015 году по сравнению с предыдущим отчетным периодом почти в 3 раза возросла дебиторская задолженность предприятия, которая имеет тенденцию к снижению в последующие годы. В 2015 году в полтора раза вырос объем заемных средств по краткосрочным обязательствам по сравнению с предыдущим отчетным периодом.

После еще незначительного роста в 2016 году объем заемных средств по краткосрочным обязательствам начал немного снижаться в 2017 году.

Кредиторская задолженность также имела тенденцию к росту в 2015 и 2016 годах с тенденцией к снижению в 2017 году.

Таблица 1

Данные из бухгалтерского баланса ЗАО «Восход» за 2013-2017 гг. [7]

Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2017 года	На 31 декабря 2016 года	На 31 декабря 2015 года	На 31 декабря 2014 года	На 31 декабря 2013 года
АКТИВ						
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Основные средства	1150	24755	69170	77157	85158	96365
Итого по разделу I	1100	24774	69170	18581	6844	96365
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ						
Запасы	1210	96	385	134	309	352
Дебиторская задолженность	1230	14562	17188	18182	5503	21509
Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	4353	896	265	1032	4015
Итого по разделу II	1200	19234	18662	18581	6844	25876
БАЛАНС	1600	44008	87832	95738	92002	122242
ПАССИВ						
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ						
Итого по разделу III	1300	-253741	-212318	-199474	-181093	-164774
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Заемные средства	1410	289649	221862	221862	223362	223362
Итого по разделу IV	1400	289649	221862	221862	223362	223362
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА						
Заемные средства	1510	1337	69124	66863	47437	60877
Кредиторская задолженность	1520	6763	9164	6487	2296	2777
Итого по разделу V	1500	8100	78288	73350	49733	63654
БАЛАНС	1700	44008	87832	95738	92002	122242

Объем заемных средств по долгосрочным обязательствам был стабилен с 2013 по 2016 год и имеет небольшую тенденцию к росту в 2017 году.

Отчет о финансовых результатах ЗАО «Восход» представлен в табл. 2.

Анализируя отчет о финансовых результатах ЗАО «Восход» можно видеть, что предприятие было вполне рентабельным в 2013 году, когда приносило доход – чистая прибыль в 2013 году составила 3813000 рублей. Проблемы начались в 2014 году (что вполне объяснимо с точки зрения

экономической и политической обстановки в России в связи с санкционными действиями ряда западных стран).

Таблица 2

Отчет о финансовых результатах ЗАО «Восход» за 2013-2017 гг. [8]

Наименование показателя	Код строки	За 2017 год	За 2016 год	За 2015 год	За 2014 год	За 2013 год
Выручка						
Выручка отражается за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов.	2110	23897	21010	29978	45600	55948
Себестоимость продаж	2120	(30374)	(64927)	(43797)	(54200)	(54846)
Валовая прибыль (убыток)	2100	-6477	-43917	-13819	-8600	1102
Прибыль (убыток) от продаж	2200	-6477	-43917	-13819	-8600	1102
Проценты к уплате	2330	(0)	(19)	(1999)	(3915)	(0)
Прочие доходы	2340	0	470	386	1583	6360
Прочие расходы	2350	(1211)	(3040)	(2934)	(5387)	(3649)
Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	-7688	-46506	-18366	-16319	3813
Чистая прибыль (убыток)	2400	-7688	-46506	-18366	-16319	3813

Пик убытка (величины обратной прибыли – строка «2400» баланса) приходится на 2016 год. Однако, в 2017 году мы можем видеть значительное уменьшение объема убытка (почти в шесть раз по сравнению с предыдущим отчетным периодом). Аналогичная картина наблюдается при анализе динамики валовой прибыли (убытка) и прибыли (убытка) от продаж (строки 2100 и 2200).

Корреляционная связь макроэкономических показателей (внешнеторгового оборота Российской Федерации и торгового оборота России и Финляндии [9]) с показателями экономической деятельности ЗАО «Восход» представлена в табл. 3. Наглядно видно, что имеется очень высокая (свыше 0,9) корреляционная связь выручки предприятия и обратная корреляционная связь кредиторской задолженности с анализируемыми макроэкономическими показателями. Сильная корреляционная связь (более 0,7) наблюдается между макроэкономическими показателями и прибылью таможенно-логистического терминала, что наглядно видно на рис. 2 и 3.

Представленные данные говорят о том, что несмотря на определенные финансовые проблемы предприятия в 2014-2016 годах, можно говорить о стабилизации финансового состояния ЗАО «Восход» в 2017 году. К сожалению, на момент подготовки работы ещё не опубликованы результаты финансовой отчетности предприятий за 2018 год, но можно надеяться, что в 2018 году

сохранилась положительная тенденция в финансовой деятельности грузового таможенного терминала «Восход».

Таблица 3.

Результаты корреляционного анализа макроэкономических и экономических показателей ЗАО «Восход»

	Внешнеторговый оборот России	Торговый оборот России и Финляндии
Торговый оборот России и Финляндии	0,961426	1
Кредиторская задолженность	-0,96034	-0,95305
Выручка за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов.	0,95482	0,863144
Валовая прибыль (убыток)	0,749099	0,683564
Прибыль (убыток) от продаж	0,749099	0,683564
Прочие доходы	0,798354	0,61766
Прибыль (убыток) до налогообложения	0,736599	0,629013
Чистая прибыль (убыток)	0,736599	0,629013



Рис. 2. Динамика внешнеэкономического оборота и чистой прибыли ЗАО «Восход» в 2013-2017 годах



Рис. 3. Динамика торгового оборота России и Финляндии и чистой прибыли ЗАО «Восход» в 2013-2017 годах

Таким образом, целостную картину об экономической устойчивости предприятия, особенно оказывающего услуги в области таможенного дела и, соответственно, в максимальной степени зависимого от политической и экономической ситуации в стране и мире, можно получить только на основании детального анализа динамических показателей его финансовой деятельности и особенно показателей прибыли, являющейся не только конечной целью деятельности коммерческой организации, но и в данном случае индикатором ее экономической устойчивости.

Библиографический список

1. Анопченко Т.Ю., Апухтин А.Н., Афонин П.Н. и др. Проблемы экономики и управления предприятиями, отраслями, комплексами. Новосибирск, 2012. Том 19. 372 с.
2. Ибрагимова Г.М., Ефимов И.Ф. Прибыль предприятия как объект оценки деятельности предприятия // В сборнике: Управление. Экономический анализ. Финансы. Под общ. ред. И.Р. Кошегуловой. 2018. С. 132-134.
3. Афонин Д.Н. Пути совершенствования системы управления рисками в практике осуществления отдельных видов государственного контроля таможенными органами // Бюллетень инновационных технологий. 2018. Т. 2. № 4 (8). С. 5-7.
4. Зайцева В.А., Афонин Д.Н. Возможности применения динамических методов оценки финансовой устойчивости для выявления преступлений и правонарушений в таможенной сфере // Бюллетень инновационных технологий. 2017. Т. 1. № 3 (3). С. 42-49.
5. Афонин Д.Н. Разработка принципов прогнозирования таможенных правонарушений и преступлений на основе динамических методов оценки экономической

устойчивости участников внешнеэкономической деятельности // Экономика и бизнес: теория и практика. 2018. № 2. С. 21-24.

6. Узнай себя и контрагента. Официальный сайт Федеральной налоговой службы. URL: egrul.nalog.ru/index.html. Дата обращения 06.04.2019.

7. Перечень функционирующих ТЛТ, расположенных вблизи государственной границы Российской Федерации. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=21669:-. Дата обращения 09.10.2019.

8. Бухгалтерская (финансовая) отчетность предприятий. URL: e-ecolog.ru/buh. Дата обращения 06.10.2019.

9. Открытые данные. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: www.customs.ru/opendata/7730176610-p5statstrani/. Дата обращения 09.10.2019.

УДК 339.543

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ОКОЛОТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Бех А.П.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела, e-mail: sw-anb@mail.ru

Научный руководитель: Селезнев А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой управления, к.э.н., доцент, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

В данной статье рассмотрено понятие околотаможенной инфраструктуры и ее значение во внешнеэкономической деятельности. Также указаны объекты околотаможенной инфраструктуры, их функции и порядок формирования.

Ключевые слова: таможенное дело; околотаможенная инфраструктура; объекты; внешнеэкономическая деятельность

FEATURES OF FORMATION OF THE NEAR-CUSTOMS INFRASTRUCTURE

Beh A.P.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Student of of the Faculty of Customs, e-mail: sw-anb@mail.ru

Scientific adviser: Seleznev A.A.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, The Head of the Department of Management, PhD, Docent, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

The article discusses the concept of near-customs infrastructure and its importance in foreign economic activity. Also presented the objects of near-customs infrastructure, their functions and the formation procedure.

Keywords: customs; near-customs infrastructure; objects; foreign economic activity

Инфраструктура – это совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, направленной деятельности, призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей.

Данный термин появился в экономической литературе в 40-х годах XX века и использовался для обозначения отраслей хозяйства, которые обслуживали промышленное и сельское производство[1].

Данное понятие применимо и к таможенной сфере. В таможенном деле различают таможенную и околотаможенную инфраструктуру.

К таможенной инфраструктуре относятся такие объекты как: здания, сооружения, помещения, открытые площадки, которые оснащены техническими средствами таможенного контроля, а также инженерными, информационными, телекоммуникационными системами и средствами их обеспечения. Необходимо также включать в данную категорию объекты социального назначения, обеспечивающие деятельность таможенных органов [2].

Околотаможенная инфраструктура включает в себя объекты, осуществляющие свою деятельность в сфере таможенного дела. Такими объектами являются: коммерческие организации, которые совершают логистическую, финансовую, брокерскую, информационную и другую посредническую деятельность в таможенной сфере.

Деятельностью в сфере таможенного дела считается деятельность лиц, связанная с оказанием услуг в качестве таможенных представителей, таможенных перевозчиков, владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов, владельцев свободных складов и владельцев магазинов беспошлинной торговли, контролируемая таможенными органами.

Таможенный представитель – элемент таможенной инфраструктуры, организация, которая предоставляет услуги по оформлению товаров, грузов при перемещении их через таможенную границу.

Для того чтобы компания, предоставляющая услуги таможенного оформления, начала свою работу, ей необходимо пройти специальную процедуру регистрации в реестре Федеральной Таможенной Службы России. Сфера деятельности таможенного представителя ограничивается им самим. Он сам вправе выбирать, каким видом груза заниматься, осуществлять ли только экспортные операции и на какие регионы распространять свою деятельность.

Можно выделить единый перечень услуг, которые предлагает таможенный представитель:

- регистрация участника внешнеэкономической деятельности на таможне;
- подбор правильных кодов ТН ВЭД;
- комплектация необходимых документов;
- составление таможенной декларации;
- контроль выпуска товара.

Следующим элементом таможенной инфраструктуры является таможенный перевозчик, то есть лицо, которое обладает правом на перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем. Его основная обязанность – доставлять

грузы в место и сроки, предписанные таможенной, в целости и сохранности. В качестве гарантии доставки грузов таможенным перевозчиком выступает проверенная история его работы, отсутствие определенных нарушений. Организации, осуществляющие такую деятельность, должны быть включены в реестр таможенных перевозчиков, который ведется ФТС России.

Владельцы таможенных складов, складов временного хранения и свободных складов также являются элементом формирования околотаможенной инфраструктуры. Вышеперечисленные лица могут осуществлять свою деятельность только при включении их ФТС России в специальные реестры: реестр владельцев складов временного хранения, реестр владельцев свободных складов и реестр владельцев таможенных складов.

Для включения в указанные реестры необходимо выполнить следующие условия:

- иметь в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении, а также аренде (на 1 год для СВХ и таможенного склада, 3 года для свободного склада на день подачи заявления о включении в реестр в таможенный орган), сооружения и помещения, пригодные для использования под склад;
- отсутствие задолженностей по уплате таможенных платежей, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, пеней и процентов.

Для включения в реестр владельцев таможенного склада и склада временного хранения необходимо наличие договора страхования риска гражданской ответственности. При включении в реестр владельцев свободного склада обязательно наличие системы учета товаров, с помощью которой сопоставляются сведения, представленные таможенными органами со сведениями о хозяйственных операциях.

Распространенным элементом околотаможенной инфраструктуры являются магазины беспошлинной торговли. Такими магазинами считаются специальные сооружения, помещения с наличием торговых залов и складских помещений. Магазины беспошлинной торговли, с одной стороны, занимаются оказанием торговых услуг, а с другой, являются посредником в реализации таможенных процедур.

Магазины беспошлинной торговли, также как и предыдущие элементы околотаможенной инфраструктуры, могут вести свою деятельность, только если включены в специальный реестр. Реестр владельцев магазинов беспошлинной торговли ведется ФТС России. Условиями включения в реестр являются:

- нахождение помещений, предназначенных для магазинов беспошлинной торговли в собственности, хозяйственном ведении или аренде на срок не менее 6 месяцев;
- наличие документов, разрешающих розничную торговлю;
- отсутствие задолженности по уплате таможенных платежей, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, пеней, процентов на день обращения в таможенный орган;
- а также другие условия.

Околотаможенная инфраструктура контролируется ФТС России, так как ведутся специальные реестры, в которые включаются только добросовестные организации, осуществляющие свою деятельность в сфере таможенного дела. С реестрами можно ознакомиться, на сайте Федеральной таможенной службы.

Несомненно, благодаря развитию и совершенствованию околотаможенной инфраструктуры повышается эффективность взаимодействия таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности[3].

Например, компании, никогда не участвовавшие во внешней торговле и не имеющие опыта в данной сфере, могут воспользоваться услугами таможенных представителей для правильного оформления документов. Такие действия ускорят работу таможенных органов и компаний, избавит их от многочисленных поправок в документах и задержек в выпуске товара.

Таким образом, элементы околотаможенной инфраструктуры играют существенную роль при осуществлении внешнеэкономической деятельности. Развитие околотаможенной инфраструктуры должно быть одной из приоритетных задач таможенной службы и участников внешнеэкономических связей. Они призваны обеспечить сотрудничество и партнерство друг с другом для реализации их общих интересов – ускорения движения товаров.

Библиографический список

1. Инфраструктура // Большая советская энциклопедия URL: <https://encyclopediadic.slovaronline.com/24111-INFRASTRUKTURA> (дата обращения 09.10.2019)
2. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза)// СПС КонсультантПлюс URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 09.10.2019)
3. Шарощенко И.В., Иванова Д.О. Анализ особенностей функционирования объектов околотаможенной инфраструктуры Российской Федерации, 2016. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-osobennostey-funktsionirovaniya-obektov-okolotamozhennoy-infrastruktury-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения 09.10.2019).

УДК 339

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА И СТИМУЛИРОВАНИЕ
ИННОВАЦИОННОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА ЗА РУБЕЖОМ**

Картузова Е.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, магистрант экономического факультета, e-mail: kate_12_1993@mail.ru

Научный руководитель: Кузминых Ю.В.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры управления, д.э.н, доцент, e-mail: july_lta@rambler.ru

В статье рассматривается роль инновационных предприятий в экономике промышленно развитых стран, а также опыт по созданию благоприятных условий для их развития. Особый акцент автором сделан на рассмотрение мер государственной поддержки инновационного предпринимательства за рубежом.

Ключевые слова: инновационная деятельность, инновационные предприятия, государственная поддержка, инвестиции, государственные программы развития.

**STATE SUPPORT AND STIMULATION OF INNOVATIVE
ENTREPRENEURSHIP ABROAD**

Kartuzova E. A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, master's degree in Economics, e-mail: kate_12_1993@mail.ru

Scientific adviser: Kuzminykh Yu. V.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Professor of the Department of management, doctor of Economics, associate Professor, e-mail: july_lta@rambler.ru

The article discusses the role of innovative enterprises in the economy of industrialized countries, as well as the experience of creating favorable conditions for their development. Special emphasis is placed on the consideration of measures of state support of innovative entrepreneurship abroad..

Keywords: innovative activity, innovative enterprises, state support, investments, state development programs.

На современном этапе мировой экономики залогом успешного развития любой страны является деятельность инновационного предпринимательства, как наиболее гибкой составляющей инновационной экономики.

Инновационное предпринимательство способствует повышению конкурентоспособности страны на внешних и внутренних рынках. Впрочем, в силу специфики своей деятельности, инновационное предпринимательство нуждается в отлаженных мерах государственной поддержки. Государственная поддержка инновационного предпринимательства предполагает поддержку в осуществлении исследований и разработок, содействие в области внедрения результатов исследований и научно-технологических достижений и др.

За рубежом пристальное внимание уделяется развитию инновационного предпринимательства. Вследствие чего, доля предприятий, осуществляющие все типы инноваций в объеме общего числа обследуемых предприятий за рубежом достигает 60% (в Корее 57,7%, США 60,2%, Франции 56,4%). В Российской Федерации доля предприятий, осуществляющие все типы инноваций намного меньше и составляет 8,4% [1].

Наибольший интерес в поддержке инновационного предпринимательства вызывает опыт таких стран как США, Франция и Республика Корея.

Для поддержки инновационного предпринимательства в Соединенных Штатах Америки правительством реализуются большое количество федеральных программ. Органом государственной поддержки является Администрация по делам малого бизнеса, занимающиеся различными направлениями поддержки малого, среднего и инновационного предпринимательства в США.

Среди наиболее используемых мер поддержки инновационного предпринимательства в США можно выделить [3]:

1. Государственная программа «Инновационные исследования в малом бизнесе» (SBIR). Программа оказывает помощь инновационным предприятиям в решении научных и технических проблем. В рамках программы Министерство обороны, Министерство энергетики, Агентство защиты окружающей среды может субсидировать свыше 150 миллионов долларов предприятиям на выполнение научных и научно-технических исследований.

2. Государственная программа «Инвестиционные компании малого бизнеса» (SBIC). С помощью данной программы инновационным предприятиям выделяются средства через инвестиционные фирмы, специализирующиеся на таком финансировании. На сегодняшний день в США по программе SBIC действует около 5000 инвестиционных фирм, в подавляющем большинстве – частные коммерческие, оказывающие такие услуги как венчурные инвестиции, долговременные займы и др.

3. Федеральная инновационная программа «Трансферт технологий малого бизнеса» (STTR). Программа поддерживает и содействует взаимодействию

инновационных предприятий с некоммерческими исследовательскими институтами.

4. Федеральная программа «Деловые информационные центры» (BIC). Программа стимулирует деятельность около 500 информационных центров по распространению успешного опыта применения новейших высокотехнологичных методов работы в предпринимательстве на базе бесплатного обучения и консультирования предпринимателей по техническим, организационным и финансовым проблемам.

5. Портал «Инновационные исследования малого бизнеса». В США правительство создало Национальный научный фонд с целью обеспечения удобного доступа к информации об инновационных разработках в сфере предпринимательства, а также о мероприятиях и планах программ SBIR и STTR.

В США, с помощью правительства осуществляется государственная поддержка и стимулирование создания венчурных фирм и исследовательских центров инновационных предприятий, включая фирмы «спин-офф».

Как следует из вышесказанного, государственные и негосударственные меры поддержки играют важную роль в развитии инновационного предпринимательства США.

В качестве еще одного примера эффективной государственной поддержки инновационного предпринимательства можно привести Республику Корею.

Органом государственной поддержки в Республике Корея является Администрация малого и среднего бизнеса (SMBA). Администрация разрабатывает и внедряет многочисленные меры государственной поддержки инновационного предпринимательства. Для развития инновационного предпринимательства SMBA были созданы специализированные венчурные фонды. Такие фонды основываются на инвестициях бизнес-ангелов и ассоциаций венчурных инвесторов, также предоставляют налоговые льготы при реинвестировании прибыли инновационных предприятий в новые инновационные проекты. Это, в свою очередь, помогает снизить нагрузку на государственный бюджет Республики Корея при реализации программ государственной поддержки инновационного предпринимательства посредством привлечения капитала самих предприятий [4].

Технологическая и сервисная поддержка стартапов осуществляется через государственную программу «Start-upLeading Universities». По задумке при университетах созданы специализированные площадки для проведения тестирования инновационных разработок, что дает возможность ощутимо увеличить шансы на коммерциализацию инновационных продуктов.

В системе государственной поддержки инновационного предпринимательства в Республике Корея отдельный интерес вызывают проекты в сфере «зеленых» технологий и повышения качества жизни населения. Именно с этой целью создана сеть специализированных центров «Smart Creation Center».

К наиболее эффективным и распространенным мерам государственной поддержки инновационного предпринимательства относятся различные налоговые льготы. Республика Корея применяет объемную налоговую скидку по налогу на прибыль в размере 25% от затрат на НИОКР для инновационных предприятий. Кроме этого субъектам инновационного предпринимательства в Республике Корея предлагается приростная налоговая скидка в размере 50% от увеличения расходов на НИОКР по сравнению с предыдущим налоговым периодом [5].

Вышеперечисленные меры государственной поддержки в Республике Корея дают возможность повышать конкурентоспособность предпринимательства на внутреннем и внешнем рынках, наращивать его инновационные экспортный потенциал и стимулировать инновационное предпринимательство.

Немного иначе осуществляется государственная поддержка инновационного предпринимательства во Франции.

Финансирование инновационного предпринимательства во Франции осуществляется за счет трех типов источников: государственный капитал, частный капитал и объединения частных лиц (бизнес-ангелы).

Во Франции создан специальный институт по поддержке предпринимательства- OSEO. OSEO предлагает услуги по поддержке и стимулированию инновационных предприятий: консалтинговую помощь, финансирование и привлечение заемных средств, экспертную поддержку.

Несколько наиболее эффективных программ института по поддержке инновационного предпринимательства представлены в таблице 1.

На современном этапе правительство Франции уделяет большое внимание развитию и совершенствованию государственной поддержки инновационного предпринимательства. Особое место отводится косвенным мерам стимулирования, преимущественно налоговым. Непосредственно налоговые рычаги являются главным механизмом поддержки и стимулирования инновационных предприятий, а также является путем для решения такой серьезной проблемы, как повышение привлекательности национальной территории для предприятий других стран.

Франция, используя налоговые рычаги, снижает высокие ставки по ряду налогов, применением вычетов, скидок, льгот и в результате часто бывает, что

конечная облагаемая сумма оказывается существенно меньше, чем могла бы быть в такой же ситуации в другой стране с более низкими налоговыми ставками.

Таблица 1

Программы государственной поддержки инновационного предпринимательства, осуществляемые OSEO [6]

Название программ государственной поддержки	Цель
Финансирование и развитие инноваций (Aide l'innovation)	Финансировать проекты предприятия на стадии исследований или экспериментального развития
Финансирование создания инновационного предприятия (Aide à innovante)	Помочь создателю предприятия сформулировать план действий и произвести начальные технические и юридические исследования
Финансирование инноваций (Passerelle)	Содействовать взаимодействию малого и крупного бизнеса, помогая небольшому предприятию завершить инновационную разработку, результаты которой могут быть интересны крупной компании
Финансирование оказания технологических услуг (Prestation Technologique Rés)	Обеспечить предприятиям доступ к технологическим инновациям и интегрировать инновационные процессы в их стратегию развития

Помимо этого, используется ряд гарантийных программ, адаптированных для инновационного предпринимательства. Кроме того, правительством одобрена система специализированных мер, направленных на поощрение НИОКР на предприятиях. К тому же с целью поощрения расходов на НИОКР в полном объеме используются иные льготы, такие как кредит на расходы на исследования и присвоение статуса «Молодого инновационного предприятия».

Французская государственная поддержка направлена на стимулирование частных инвестиций в науку, улучшение взаимодействия между всеми ключевыми участниками инновационного процесса в рамках конкурентоспособности и поддержку развития малых и средних инновационных предприятий. С целью осуществления государственной поддержки, а также поддержке негосударственных структур осуществляются мероприятия, включающие международный, национальный и региональный уровни взаимодействия. Также создаются институты, которые становятся центром инновационных кластеров. Такие государственные институты, представляющие собой научные и технологические парки, инновационные центры, инкубаторы и часто аффилированы с университетами или государственными исследовательскими центрами.

Обобщая вышесказанное, представляется возможным провести сравнение мер государственной поддержки инновационного предпринимательства зарубежных стран с мерами, применяемыми в Российской Федерации.

Таблица 2

**Меры государственной поддержки инновационного предпринимательства
в разных странах**

	Органы государственной поддержки	Меры государственной поддержки инновационного предпринимательства
США	Администрация по делам малого бизнеса	информационная поддержка, снижение государственных пошлин, налоговые льготы, сеть научных парков и технопарков, гранты, стимулирование патентования, стимулирование инновационных технологий, создание венчурных фирм
Республика Корея	Администрация малого и среднего бизнеса (SMBA)	венчурные фонды, налоговые льготы, стартапы, скидка на налог, скидка на прибыль, поддержка коммерциализации гарантии по кредитам, бизнес-инкубаторы, содействие сектору инновационных технологий
Франция	OSEO Национальные центры	технопарки, займы на инновационное развитие, налоговые рычаги, кластеры, инновационные центры, инкубаторы, налоговые льготы, информационная поддержка, гранты, венчурные фирмы, центр передачи технологий, займы, субсидии
Россия	Корпорация «Российская корпорация нанотехнол.», Федеральное агентство по науке и инновациям, Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере	финансирование НИОКР, защита прав субъектов инновационной деятельности, создание и развитие инновационной инфраструктуры, рынок страхования объектов интеллектуальной собственности, создание и развитие инновационных технопарков и технологических центров, создание и развитие инновационного-промышленного комплекса

Таким образом, можно сделать вывод, что за рубежом государство уделяет достаточно много внимания развитию инновационного предпринимательства и его поддержке. Данное направление является одним из приоритетных, поскольку напрямую связано с развитием страны в целом и с повышением ее конкурентоспособности на международной арене. В отличие от зарубежных стран, в России деятельность инновационного предпринимательства только начинает становиться предметом внимания государства.

Также необходимо отметить, что не все вышеперечисленные меры поддержки инновационного предпринимательства реализованы в России в полном объеме, что в значительной степени снижает скорость инновационного развития предприятий и страны в целом.

Поэтому вместе с развитием сфер научных исследований важно создавать условия для развития прогрессивного инновационного предпринимательства, механизмов государственно-частного партнерства, вовлечения бизнеса в сферу инноваций.

Существует ряд отличий государственной поддержки инновационного предпринимательства в России и в зарубежных странах. Государственной поддержкой инновационного предпринимательства в США занимается специальная государственная организация «Администрация по делам малого бизнеса», в России для поддержки инновационного предпринимательства существует много различных организаций и фондов, а одной сильной организации, которая могла бы взять на себя все функции этих учреждений нет.

Еще одно отличие заключается в том, что в США и Республике Корея, большая часть исследований и разработок финансируется и осуществляется усилиями частного сектора экономики. В России, до недавнего времени, инновационная деятельность осуществлялась исключительно в крупных государственных учреждениях, управляемых посредством волевых решений бюджетного финансирования и планирования, но без учета особенностей и закономерностей самого инновационного процесса.

Как показывает практика, в России на сегодняшний день все еще доминирует доктрина прямой поддержки инновационного предпринимательства.

На данный момент времени существует значительное отставание России от рассматриваемых стран в области государственной поддержки инновационного предпринимательства, однако наша страна имеет значительные перспективы развития. Кроме того, инновационный путь развития признан приоритетным для России на ближайшие годы. Об этом свидетельствует большое количество федеральных целевых программ в области науки и инновационной деятельности.

Библиографический список

1. Индикаторы инновационной деятельности: 2018: статистический сборник / Н. В. Городникова, Л. М. Гохберг, К. А. Дитковский и др.; Нац. исслед. «Высшая школа экономики». М.: НИУ ВШЭ, 2018. 344 с.
2. Маховикова, Г.А. Инновационный менеджмент. Москва : Эксмо, 2010. 205 с.
3. Экономико-правовые механизмы поддержки малых инновационных предприятий в современной России: монография / [С. В. Шкодинский, И. М. Жураховская, М. Н. Лавров, И. А. Продченко] ; М-во образования Моск. обл., Моск. гос. обл. ун-т, Ин-т экономики, упр. и права. М.: МГОУ, 2017. 183 с.
4. Александрин Ю.Н. Инструментарий стимулирования малого инновационного предпринимательства: Международный и Российский аспекты // Экономика и бизнес: теория и практика. 2017. №10. С.10-12.
5. Александрии Ю.Н. Институциональный аспект стимулирования малого предпринимательства в условиях формирования инновационной модели экономики // Экономика: теория и практика. 2010 № 1 (19). С.13-19.
6. Баширова Х.Ш., Абдулазизова Э.А. Опыт поддержки инновационных МСП во Франции // Современные научные исследования и инновации. 2015. № 12. С. 23-24.
7. Бездудная А.Г., Кухарь В.С. Зарубежный опыт государственной поддержки инновационной деятельности предприятия // Российский экономический интернет-журнал. 2012. № 3. С.12-13.

УДК 339.543

ПОДВЕДОМСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ

Леонова Д.Д.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела, e-mail: miss.nameli@mail.ru

Научный руководитель: Селезнев А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой управления, к.э.н., доцент, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

В статье дается обзор деятельности основной подведомственной организации таможенных органов – Федерального государственного унитарного предприятия «РОСТЭК».

Ключевые слова: подведомственные организации, деятельность предприятия, таможенные органы, программа деятельности, организация строительства.

SUBORDINATE ORGANIZATIONS OF CUSTOMS AUTHORITIES

Leonova D.D.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Student of of the Faculty of Customs, e-mail: miss.nameli@mail.ru

Scientific adviser: Seleznev A.A.

Russian Customs Academy St.-Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, The Head of the Department of Management, PhD, Docent, e-mail: jenaselvaa@yandex.ru

The article provides an overview of the activities of the main subordinate organization of customs authorities-the Federal state unitary enterprise "ROSTEC".

Keywords: subordinate organizations, enterprise activity, customs authorities, activity program, construction organization.

Федеральная таможенная служба Российской Федерации (далее – ФТС России) является федеральным органом исполнительной власти. Как и все государственные органы, она имеет свои сети подведомственных организаций, осуществляющие свою деятельность в пределах их компетенции, что ведёт к оптимизации решения ряда задач функционирования таможенной службы.

На сегодняшний день основной подведомственной организацией таможенных органов является Федеральное государственное унитарное предприятие «РОСТЭК» (далее – ФГУП РОСТЭК), созданное в 1992 году.

Необходимость создания данного предприятия определялась тем, что требовался новый подход в управленческой деятельности, а вследствие либерализации внешней торговли государство нуждалось в строительстве большого количества таможенных постов и пограничных переходов.

Деятельность предприятия осуществляется под надзором государства и направлена на выполнение определенных государственных задач в области таможенной политики. Руководителем ФГУП «РОСТЭК» с 8 октября 2012 года является Чередниченко Валерий Юрьевич. Штаб-квартира организации находится в Москве [1].

В соответствии с Федеральным законом от 14 ноября 2002 года № 161-ФЗ и Постановлением Правительства РФ от 3 декабря № 739, учредителем данного предприятия выступает ФТС России [2,3].

ФГУП «РОСТЭК» осуществляет роль управляющей компании в структуре управления предприятиями. Филиалы и дочерние общества предприятия в рамках общих стратегических направлений реализуют самостоятельные программы развития, в соответствии с условиями и особенностями внешнеэкономической деятельности конкретного региона.

Данная организация создана в целях:

- эффективной организации строительства и эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры;
- создания и развития материально-технической базы таможенных органов посредством осуществления предпринимательской деятельности и получения прибыли [1].

Задачи, выполнение которых возложено на ФГУП «РОСТЭК», можно объединить в 3 группы, которые представлены в табл.3 [1].

ФГУП «РОСТЭК» постоянно работает над повышением конкурентоспособности предоставляемых услуг, путем расширения их спектра и качества.

За период существования предприятием построено и введено в эксплуатацию множество объектов таможенной инфраструктуры, в том числе:

- комплекс административных зданий Федеральной таможенной, служебно-производственные комплексы для ряда региональных таможенных управлений;
- служебно-производственные здания таможен общей площадью более 200 тысяч квадратных метров;
- жилой фонд для работников таможен общей площадью 15 000 квадратных метров;

– 95 многосторонних автомобильных пунктов пропуска общей пропускной способностью 71 000 автомобилей в сутки.

Таблица 1

Задачи ФГУП «РОСТЭК»

Связанные с развитием материально-технической базы таможенных органов и их инфраструктуры	Связанные с техническим обслуживанием и эксплуатацией объектов таможенной инфраструктуры	Связанные с развитием инфраструктуры и услуг таможенной деятельности
Строительство объектов таможенной инфраструктуры, посредством реализации функций заказчика-застройщика	Эксплуатация и техническое обслуживание различных объектов инженерной, технической и коммуникационной направленности	Создание и развитие объектов таможенной инфраструктуры
Составление и заключение контрактов на проектирование и строительство таможенных объектов	Проведение капитального и текущего ремонта и повышение качества эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры	Создание новых технологий и эффективных программ, для расширения спектра услуг для участников ВЭД
Осуществление постановки объектов таможенной инфраструктуры на баланс и ввод их в действие		Развитие международного сотрудничества

Необходимо отметить, что ФТС России осуществляет приобретение оборудования Мобильных инспекционно-досмотровых комплексов непосредственно через ФГУП «РОСТЭК» [4].

По состоянию на 30 июня 2018 года на балансе предприятия находится 29 объектов недвижимого имущества, общей площадью 35 637,3 кв.м., остаточной балансовой стоимостью 75 420 тыс. рублей, которые учтены в реестре федерального имущества за ФГУП «РОСТЭК».

Общая численность квалифицированных сотрудников ФГУП «РОСТЭК» – более 8000 тыс. человек.

Согласно отчету о реализации программы деятельности организации, по итогам 2017 года общий объем выручки составил 175,42 млн. рублей или 84,06% от планового показателя, а убыток составил 6,97 млн. рублей [5].

По итогам 1 полугодия 2018 года общий объем выручки составил 66,65 млн. рублей или 94,7 % от планового показателя, а убыток составил 4,59 млн. рублей.

Исходя из данных данного отчета, плановые показатели, утверждаемые приказами ФТС по программе деятельности ФГУП «РОСТЭК», стабильно выполняются на 100%, как в части получения прибыли, так и в части отчислений в федеральный бюджет [5].

На рис.1 отражен краткий анализ баланса предприятия за период с 31 декабря 2014 года по 31 декабря 2017 года. Согласно данным баланса, можно увидеть тенденцию значительного увеличения активов (чистые активы увеличились на 21,477 млн. рублей за исследуемый период, всего активов – 35,858 млн. рублей) и капиталов и резервов (также составили 21,477 млн. рублей по состоянию на 2017 год) [6].

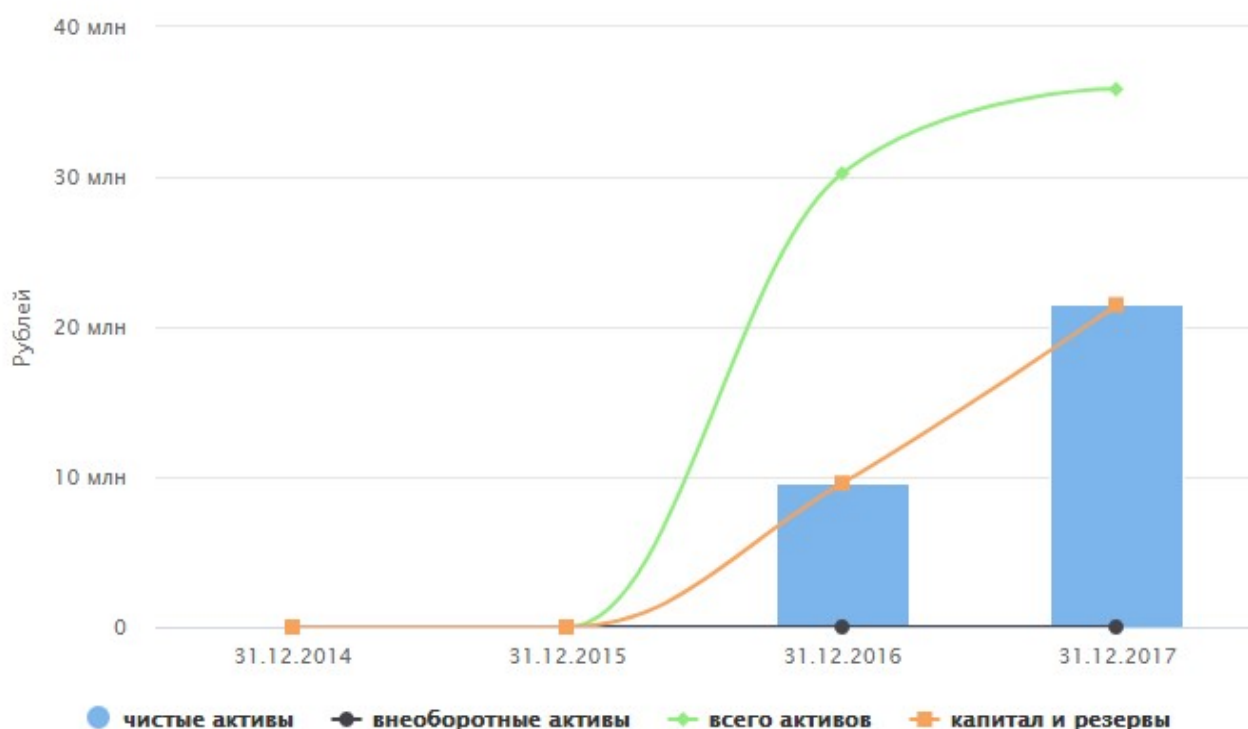


Рис.1. Краткий анализ баланса ФГУП «РОСТЭК»

Достижение основных финансово-экономических показателей определено стратегией развития предприятия до 2020 года, утвержденной приказом ФТС России от 24 сентября 2018 года № 1504 [5].

В настоящее время ФГУП «РОСТЭК» принимает участие в концепции стратегии переноса таможенного оформления на границу, которая предполагает строительство новых таможенных терминалов в приграничных районах.

В рамках данной стратегии при поддержке администрации Псковской области предприятием был построен таможенно-логистический терминал «Убылинский» и терминал «РОСТЭК-Псков» [4].

Таким образом, ФГУП «РОСТЭК» является единым многоотраслевым холдингом, деятельность которого осуществляется под контролем государства и направлен на реализацию задач в области таможенной политики.

Учитывая богатый строительный опыт, комплексный подход в решении задач на всех этапах строительства таможенной инфраструктуры, от проектирования до сдачи объекта в эксплуатацию, позволяет ФГУП «РОСТЭК» своевременно исполнять обязанности по договорам.

Библиографический список

1. Распоряжение от 26 декабря 2002 года №797-р «Об утверждении Устава федерального государственного унитарного предприятия «РОСТЭК». URL: <http://docs.cntd.ru/document/901868235>. (дата обращения: 08.10.2019).
2. Федеральный закон от 14.11.2002 № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» (последняя редакция). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_39768/. (дата обращения: 08.10.2019).
3. Постановление Правительства РФ от 05.05.2017 № 528 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации» от 3 декабря 2004 г. № 739. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_216514/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/. (дата обращения: 08.10.2019).
4. Официальный сайт ФГУП «РОСТЭК». URL: http://www.rosteck.ru/%D0%BE_rosteck/. (дата обращения: 08.10.2019).
5. Отчет руководителя ФГУП «РОСТЭК» за 2018 год. URL: <http://customs.ru/search?q=%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8D%D0%BA&page=1>. (дата обращения: 08.10.2019).
6. Бухгалтерская отчетность и анализ ФГУП «РОСТЭК». URL: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/5629021149_rostek. (дата обращения: 08.10.2019).

УДК 339.543

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ И ТАМОЖЕННОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕАЭС**

Назаркова Д.В.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,
студент экономического факультета

Научный руководитель: Ворона А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,
старший преподаватель кафедры управления, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

В данной статье будут рассмотрены проблемы логистического сектора ЕАЭС, проблематика таможенного администрирования, приведены показатели эффективности логистики среди стран-участников ЕАЭС, а также приведены возможные пути решения и развития логистической и таможенной инфраструктуры ЕАЭС.

Ключевые слова: логистика, таможенное администрирование, инфраструктуры, транспортные линии, ЕАЭС, интернационализация, инновационные технологии, сотрудничество стран.

**PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF LOGISTICS AND CUSTOMS
INFRASTRUCTURE OF THE EAEU**

Nazarkova D. V.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, student of
Economics

Scientific adviser: Vorona Anastasia A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Senior Lecturer of
the Department of Management, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

This article will consider the problems of the logistics sector of the EAEU, the problems of customs administration, the indicators of logistics efficiency among the EAEU member States, as well as possible ways of solving and developing the logistics and customs infrastructure of the EAEU.

Keywords: logistics, customs administration, infrastructure, transport lines, EAEU, internationalization, innovative technologies, cooperation of countries.

В настоящее время для развития международных связей и внешней торговли созданы все условия: внедрение передовых технологий, инновационных идей, навигационных механизмов, переход на электронное дистанционное обслуживание в самых различных сферах, проведение телемостов, соединяющих разные точки мира для обсуждения насущных проблем в режиме «здесь и сейчас» и т.д. Однако, несмотря на все эти внедрения и улучшения мировая торговля, так или иначе, опирается на двух китов: транспорт и правовые нормы, регулирующие внешнеторговую деятельность. Поэтому постоянное развитие и совершенствование двух этих составляющих может обеспечить дальнейшее развитие экономических торговых связей.

Для многих выражение «внешнеторговая деятельность», так или иначе ассоциируется с перемещением каких-либо товаров через таможенную границу посредством какого-либо транспорта. И ни для кого не является секретом, насколько развитие логистической инфраструктуры влияет на ведение внешнеторговой деятельности. Для оценки развитости логистической инфраструктуры используется индекс логистики (LPI), измеряющий продуктивность логистической отрасли. Данный индекс суммирует результаты каждого государства в шести областях, которые затрагивают наиболее важные аспекты текущей среды логистики. К данным областям относится эффективность процесса таможенного оформления, качество услуг и инфраструктуры, связанных с транспортом, простота организации поставок по конкурентоспособным ценам, компетентность и качество логистических услуг, возможность отслеживания и контроля грузов, частота, с которой поставки достигают грузополучателя в течение запланированного или ожидаемого времени.

В 2018 года данный показатель был рассчитан для 160 стран мира, но нас интересуют лишь индексы эффективности логистике в странах-участниках ЕАЭС, они представлены в таблице ниже.

Таблица

Индексы эффективности логистики за 2018 г. стран-участников ЕАЭС [1]

Страна	LPI	Место в мировом рейтинге
Армения	2,61	92
Беларусь	2,57	103
Казахстан	2,81	71
Кыргызстан	2,51	108
Россия	2,76	75

Как видно из данной таблицы участники ЕАЭС находятся далеко не на первых строчках, первые строчки в данном рейтинге занимают такие страны как Германия, Швеция, Бельгия и их показатель превышает 4. Это говорит о том, что логистическая инфраструктура в евразийском экономическом пространстве разбита очень слабо.

Причин тому несколько. Пусть СССР и подарил нынешним странам-участникам ЕАЭС определённое чувство целостности, с момента его распада прошло уже почти 30 лет, за которые произошел ряд изменений: каждая страна выбрала свой собственный вектор социально-экономического развития, усилились собственные традиции, менталитет, политические взгляды и правовое регулирование [2]. Как раз-таки различия в правовом сегменте создаёт определённые барьеры в осуществлении внешнеэкономической деятельности. Союзу не хватает единых правовых норм в таможенном и логистическом регулировании [3].

Еще одним барьером развития таможенной и логистической инфраструктуры является различия скорости и эффективности внедрения инновационных технологий. Как говорилось ранее, в настоящее время создано огромное количество передовых технологий позволяющих упростить таможенный контроль за экспортно-импортными отношениями и повысить эффективность логистического сектора. Однако из-за разной скорости развитости стран-участников ЕАЭС, внедрение инновационных технологий замедляется. Грубо говоря, Казахстан и Россия, действуя самостоятельно, могли бы повысить скорость и эффективность таможенного администрирования посредством внедрения различных инноваций. Но в рамках Союза это пока невозможно, ввиду отставания остальных участников от показателей Казахстана и России, о чём свидетельствуют данные из таблицы. В перспективе для развития логистической и таможенной инфраструктуры необходимо направить максимум усилий на развитие данного сегмента именно в тех странах, которые отстают. Тогда дальнейшее развитие будет происходить более равномерно, и сотрудничество даст более высокие результаты.

Кроме того, для осуществления любой внешнеэкономической деятельности необходима развитая транспортно-логистическая инфраструктура, под которой понимается совокупность транспортной, складской, таможенной и управленческой составляющих. Транспортная составляющая включает в себя стационарный компонент, т.е. действующие пути сообщения, порты, железнодорожные станции, и подвижной компонент, т.е. автомобили, железнодорожные вагоны, локомотивы, суда, самолёты, и в целом отличается

высокой степенью морального и технического износа. Складская составляющая, т.е. система складов, преимущественно ориентирована на распределительную, а не консолидирующую функцию [4].

Что касается таможенной составляющей, её тормозит отсутствие повсеместного электронного документооборота, внедрение которого затормаживают причины, описанные ранее. Решением данной проблемы может стать увеличение сотрудничества с уполномоченными экономическими операторами (УЭО). В настоящий момент на территории ЕАЭС действуют коло 600 УЭО. Данная цифра в 28 раз меньше значения в Евросоюзе, почти в 20 раз меньше, чем в США и в 8 раз меньше значения ФРГ. Расширение института УЭО должно поспособствовать ускорению таможенного администрирования, и как следствие развитию логистического сектора, снижению издержек и развитию внешней торговли.

Ещё одной проблемой развития логистической инфраструктуры является нехватка высоко квалифицированных специалистов в сфере логистики. Данное направление появилось в России лишь в начале 2000-х, таким образом, за 19 лет высшие учебные заведения выпустили приблизительно 2000 молодых специалистов, что катастрофически мало для такого огромного экономического пространства как ЕАЭС. Если Союз заинтересован в дальнейшем более качественном развитии, стоит задуматься о подготовке необходимого количества будущих специалистов посредством сотрудничества образовательных систем стран-участников ЕАЭС.

Данные Doing Business показывают, что образование и подготовка, а также общение с должностными лицами по таможенному оформлению и с таможенными брокерами играет важную роль в успешной реализации реформ, связанных с торговлей. Кроме того, хорошо подготовленная и образованная рабочая сила обладает знаниями для выполнения своих повседневных обязанностей, а также для повышения эффективности общего торгового процесса [5].

Для ускорения прохождения таможенной границы и декларирования товаров участниками ВЭД возможно внедрение технологий по их идентификации, посредством OR-кода и «дополнительной реальности». Специалисты в данной сфере очень часто говорят о совершении таможенных операций без участия должностного лица таможенных органов. На практике это должен быть механизм, позволяющий дистанционно совершать участнику ВЭД все необходимые ему таможенные операции. А представителю таможенного органа в свою очередь остаётся лишь отсканировать присвоенный участнику ВЭД QR-код, чтобы

получить всю необходимую информацию о произведенных таможенных выплатах, о возможной задолженности и другую важную информацию. Данный механизм значительно сократит бумажный документооборот и время прохождение таможенной границы.

В заключение всего вышеизложенного хочется сказать, что, к сожалению, существуют барьеры в ведении внешнеэкономической деятельности ЕАЭС, но они не являются катастрофичными и имеют пути решения. Таким образом, развитию логистической и таможенных инфраструктуры ЕАЭС может поспособствовать совершенствование правовых основ регулирования таможенной инфраструктуры; помощь в развитии странам отстающих в эффективности логистического сектора; поддержание и своевременное обновление транспортно-логистической инфраструктуры, склонной к высокому износу; расширение института УЭО; подготовка большего количества специалистов в логистической сфере; внедрение технологии «дополнительной реальности» в таможенное администрирование.

Библиографический список:

1. The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (Дата обращения: 12.10.2019).
2. Алексеенкова Е.С., Глотова И.С., Девятков А.В. и др. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. – М.: НП РСМД, 2017. – 92 с.
3. Мозолева Н.В., Мозолев К.И. «Приоритеты развития таможенно-логистической сферы Евразийского экономического союза» // Проблемы экономики и юридической практики № 3. 2017. С. 43-47.
4. Перспективы развития логистической и таможенной инфраструктуры ЕАЭС. URL: https://www.alt.ru/ts_news/70260/ (Дата обращение: 13.10.2019).
5. Ворона А.А. Современные тенденции рейтинга Doing Business и позиция России в этом рейтинге // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2018. № 4 (68). С. 51–55.

УДК 339.543

МЕХАНИЗМ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ КОММЕРЧЕСКИХ ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ

Ницулаш Е.А., Ильина Л.Д.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты экономического факультета, e-mail: elena_nitsulash_2000@mail.ru, yaladka18@gmail.com

Научный руководитель: Ворона А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры управления, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

В статье исследуются актуальные проблемы задействования новейших таможенных технологий, упрощения проведения таможенных процедур, практическое усовершенствование предоставления информации участникам внешнеэкономической деятельности (ВЭД) – все это создаёт выгодные условия для осуществления ВЭД, повышению уровня качества таможенных услуг, которые предоставляются заинтересованным лицам.

Ключевые слова: механизм, коммерческие таможенные услуги, внешнеэкономическая деятельность, таможенное оформление, таможенные органы, участники ВЭД

THE MECHANISM OF PROVIDING COMMERCIAL CUSTOMS SERVICES

Nitsulash E.A., Ilina L.D.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, students of Economics

Scientific adviser: Vorona Anastasia A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Senior Lecturer of the Department of Management, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

The article examines the actual problems of using the latest customs technologies, simplification of customs procedures, practical improvement of the provision of information to participants of foreign economic activity (FEA) - all this creates favorable conditions for the implementation of FEA, improving the quality of customs services that are provided to interested parties.

Keywords: mechanism, commercial customs services, foreign economic activity, customs clearance, customs authorities, foreign trade participants

В настоящее время вопросы исследования механизмов развития общих таможенных процессов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и предоставления таможенных услуг приобретают особую актуальность.

Развитие торговли и увеличение товарооборота приводит к необходимости улучшения качества и доступности коммерческих таможенных услуг. Оказание

основных таможенных услуг заключается в таможенном оформлении груза, его сопровождении на таможне и помещении на склад хранения. При этом ключевое место отводится именно таможенной инфраструктуре [1].

Услуга – это деятельность, направленная на удовлетворение потребностей общества с помощью производства соответствующих рассматриваемой потребности благ нематериального и материального характера.

Таможенные услуги – это услуги, обслуживающие внешнеторговую деятельность участников ВЭД. Ввиду этого усовершенствование таможенной службы РФ включает в себя развитие механизма предоставления коммерческих таможенных услуг [2].

Коммерческие таможенные услуги – это целый ряд действий таможенных агентов, направленных на обслуживание заказчиков, участников ВЭД.

Таможенные услуги следует разделить в соответствии с критериями, представленными в Таблице 1.

Таблица 1

Виды таможенных услуг [3]

№	Услуги, которые реализуют процесс таможенного оформления	Услуги, которые обеспечивают реализацию процесса таможенного оформления
1.	Оформление товара при прибытии;	Консультирование и информирование участников ВЭД;
2.	Оформление внутреннего транзита товара и транспортного средства;	Услуги по ведению реестров таможенной деятельности;
3.	Услуги временного таможенного хранения товара;	Образовательные услуги для работников таможенной службы
4.	Услуги таможенного декларирования;	
5.	Услуги оформления выпуска товаров	

Базовые элементы структуры предоставления таможенной услуги изображены на рис. Таможенная услуга, соответствующая представленной структуре, является коммерческой, так как об этом указывает свидетельства и таможенных органов, и поставщика. Если бы данная таможенная услуга являлась государственной, то эти субъекты объединились бы в один.

В соответствии с представленным рисунком, в механизме осуществления таможенной услуги можно выделить следующие основные элементы [4]:

- объект – объекты, на которые распространяется таможенный контроль;

- объективная сторона – все действия участников ВЭД, связанные с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу Союза, таможенных органов, связанных с проведением таможенного контроля в отношении объекта, и поставщика услуги;
- субъекты – участник ВЭД, таможенные органы, поставщик услуги в коммерческой таможенной услуге;
- субъективные стороны – цели, задачи, функции и принципы деятельности субъектов.

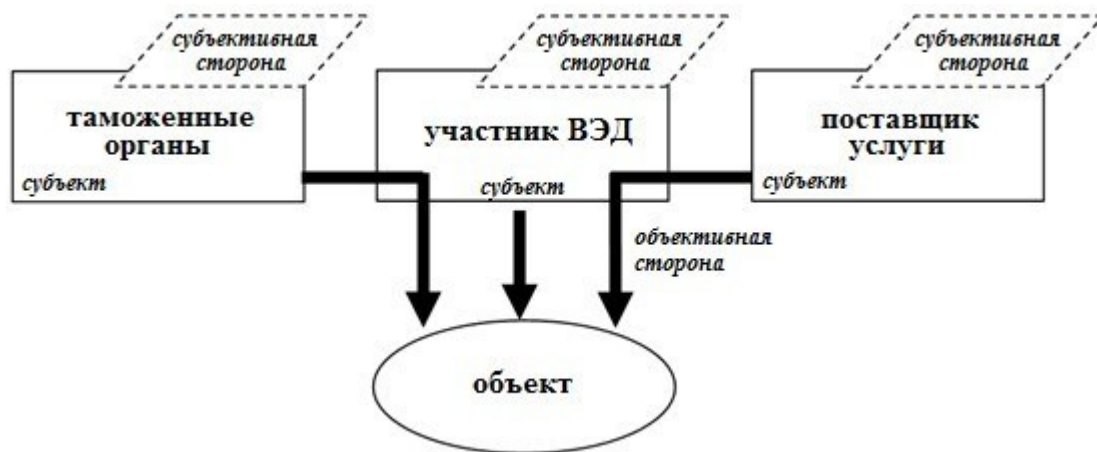


Рис. Базовые элементы состава коммерческой таможенной услуги

Данная структура таможенной услуги не является окончательным вариантом и может быть усовершенствована в перспективе.

Механизм предоставления основных таможенных услуг состоит в таможенном оформлении груза, его сопровождении на таможне и размещение на складе хранения [5]. К дополнительным услугам относится консультация таможенного брокера по всем вопросам Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС), сертификация и аттестация товаров, таможенный аудит, экспертные и торговые услуги, согласования об уплате таможенных платежей и т. д. Вся взаимосвязь с посредником начинается с заключения Договора о предоставлении услуг. После подписания документа агент работает с грузом, занимаясь изучением и обработкой информации, полученной от заказчика, проверяет разрешения на совершение операций с данным товаром и транспортом. В случае необходимости поясняет заказчику требования законодательства; полностью заполняет декларацию, в соответствии со всеми требованиями ведения данного документа; определяет коды транспортных накладных по Товарной номенклатуре ВЭД (ТН ВЭД); осуществляет расчёт

таможенных платежей по коду ТН ВЭД; создаёт и подаёт таможенную декларацию и другие документы; проверяет наличие и правильность заполнения всех документов для прохождения таможенного контроля. Далее таможенный брокер обязан предоставить проверяющим органам образцы перевозимых товаров [6]. Также он получает от контролирующих органов фитосанитарные, ветеринарные, экологические и др. заключения, лицензии и сертификаты. Чаще всего главные услуги таможенного брокера описываются в Договоре, при его заключении, который является типовым. Однако возможно расширение обязанностей, путём дополнения документа дополнительными услугами. По просьбе заказчика агент имеет право совершать дополнительные услуги:

- Консультировать по части законов относительно таможни.
- Регулировать различные вопросы и формальности с таможенными органами.
- Контролировать сохранность грузов на складах на время оформления бумаг.
- Давать юридическую поддержку при непредвиденных или нестандартных ситуациях на таможне.
- Оспаривать решение таможенных органов.

Библиографический список

1. Коптева Л.А., Ворона А.А. Коммерческие таможенные услуги на территории ЕАЭС // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2018. № 4 (68). С. 19–23.
2. Свириденко Ю.П. Сфера сервиса: особенности развития, направления и методы исследования. 2015. С.7
3. Суркичин Г.Ф. Таможенные услуги или таможенные процедуры: анализ с точки зрения суверенитета Российской Федерации. // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2014. № 5. С. 45–48.
4. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/caf440d60b73e11d4b2f3cbe292276f62653fa19/ (дата обращения: 19.06.19)
5. Приказ Федеральной таможенной службы от 09.06.2012 г. № 1128 «Об утверждении административного регламента федеральной таможенной службы по предоставлению государственной услуги по информированию об актах таможенного законодательства Таможенного союза, законодательства Российской Федерации о таможенном деле и об иных правовых актах Российской Федерации в области таможенного дела и консультированию по вопросам таможенного дела и иным вопросам, входящим в компетенцию таможенных органов» (в ред. Приказа ФТС России от 03.07.2014 № 1278)
6. Памятка для участников внешнеэкономической деятельности по нормативному правовому регулированию вопросов перемещения товаров участниками внешнеэкономической деятельности через таможенную границу Евразийского экономического союза. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_287177/ (дата обращения: 19.06.19)

УДК 339

**ПРОЕКТ «ЗЕЛЕНый КОРИДОР» ДЛЯ РОССИЙСКИХ УЧАСТНИКОВ ВЭД,
ИМПОРТИРУЮЩИХ ТОВАРЫ ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА**

Ситдикова Э.Р.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,
студент экономического факультета

Научный руководитель: Ворона А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,
старший преподаватель кафедры управления, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

В статье рассмотрено назначение проекта «Зеленый коридор», роль проекта в международной торговле, его принципы, условия участия в данном проекте для российских импортеров на примере соглашения России с Азербайджаном.

Ключевые слова: международная торговля, таможенный контроль, импорт товаров, Зеленый коридор, ФТС России, экспортно-импортные операции, импортеры Азербайджана

**THE PROJECT "GREEN CORRIDOR" FOR RUSSIAN PARTICIPANTS OF FOREIGN
TRADE ACTIVITIES, IMPORTING GOODS FROM AZERBAIJAN**

Sitdikova E. R.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, student of
Economics

Scientific adviser: Vorona Anastasia A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Senior Lecturer of
the Department of Management, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

The article discusses the purpose of the project "Green corridor", the role of the project in international trade, its principles, conditions of participation in this project for Russian importers on the example of the agreement between Russia and Azerbaijan.

Keywords: international trade, customs control, import of goods, Green corridor, FCS of Russia, export-import operations, importers of Azerbaijan

В настоящее время развитие международной торговли и мирового рынка набирает все большие обороты. Однако каждое государство обязано защищать свои экономические интересы для поддержания национальной хозяйственной деятельности, контролируя экспортно-импортные отношения. Существуют различные барьеры, усложняющие ведение внешнеторговой деятельности:

политические, экономические, правовые, инфраструктурные и т.д. Но для развития интеграционных отношений многие страны упрощают механизмы ведения внешнеторговой деятельности.

Анализируя данные общего объема внешней торговли России на 2019 года, можно сделать вывод, что импорт значительно уступает экспорту почти вдвое (рис.1.).

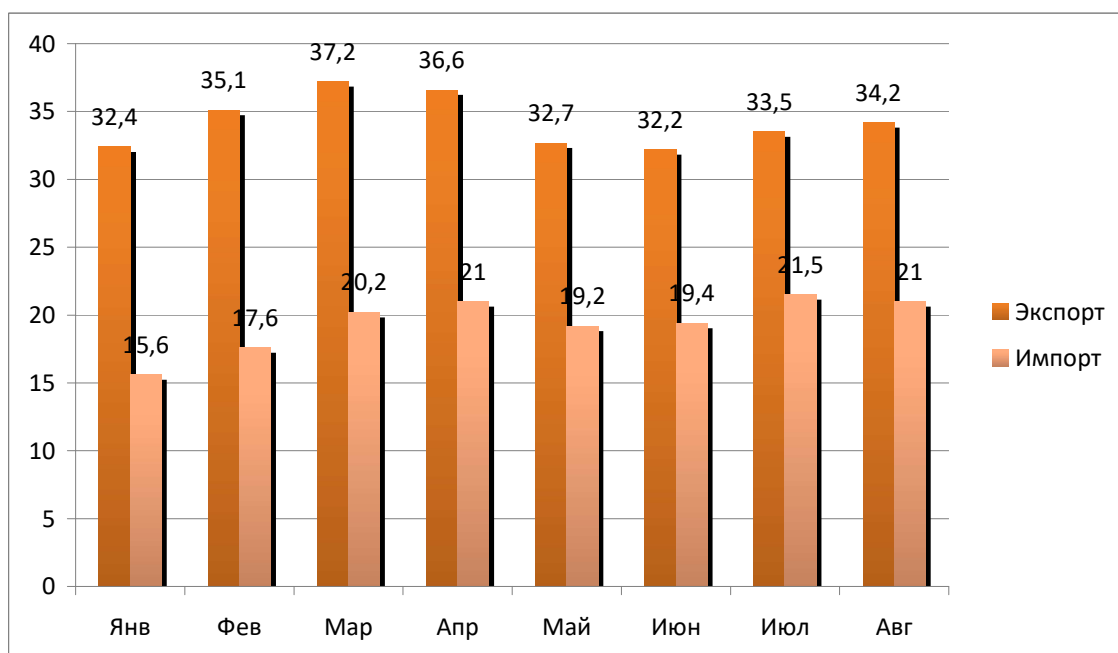


Рис.1. Общий объем внешней торговли России за 2019 г. (млрд. долларов) [1]

Для упрощения процедуры таможенного контроля, минимизации форм, сокращения количества документов и времени проведения таможенных операций был создан проект «Зеленый коридор», основанный для законопослушных импортеров, предоставляющих достоверные данные о таможенной стоимости перемещаемых товаров. Данный проект поможет Российской стороне создать безопасные цепочки поставки импортных товаров из разных стран, снизить поток контрабанды, а также ускорить процесс оформления транзитных грузов с торговыми партнерами.

В качестве принципов «Зеленого коридора» можно выделить обмен информацией о товарах, перемещаемых таможенными органами государств-участников, что приведет к повышению эффективности таможенного контроля и упрощение проведения таможенных операций.

На данный момент таможенные службы России и Азербайджана согласовали распространение данного проекта на российских участников внешнеэкономической деятельности, производящих импорт товаров из Азербайджана [2].

Основным условием участия в «Зеленом коридоре» является предоставление сведений в Главное управление организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России или Шереметьевскую таможню. К таким сведениям относятся [3]:

1. Официальное название организации на двух языках (английском и азербайджанском);
2. Фактический или юридический адрес организации;
3. Письмо готовности и заинтересованности взаимодействовать в рамках данного проекта на импорт азербайджанской продукции в РФ с указанием номенклатуры товаров и вида транспорта;
4. Сведения об азербайджанских контрагентах;
5. Контактная информация азербайджанского контрагента (почтовый адрес, контактные лица и т.д.);
6. Регистрационный номер организации в информационных системах таможенных органов Азербайджана.

Схема работы «Зеленого коридора»: Контрагент из Азербайджана направляет в таможенную службу Азербайджана сведения об экспортируемой поставке [4]. После проведения таможенного контроля таможенный орган Азербайджана присваивает товарной партии уникальный идентификационный номер – UCR. Контрагент заблаговременно направляет UCR, во-первых, перевозчику, который должен передать его (вместе с документами, необходимыми для осуществления таможенных операций) в пункте пропуска должностному лицу таможенного органа РФ, во-вторых, декларанту для указания UCR в декларации на товары. Российский таможенный орган при декларировании товарной партии с UCR сверяет сведения, полученные от таможенной службы Азербайджана, со сведениями, заявленными в декларации на товары. В случае соответствия указанных сведений участнику внешнеэкономической деятельности (ВЭД) предоставляются упрощения, предусмотренные проектом «Зеленый коридор».

Таким образом, можно сделать вывод, предоставление права на пользование пропускной системой «Зеленый коридор» нацелено на создание более благоприятных условий для участников внешнеторговых операций, соблюдающих требования законодательства в экспортно-импортных операциях, а

также способствует ускорению товарооборота через таможенную границу, осуществлению более гибкого и прозрачного таможенного контроля, а также упрощению международной торговли, наладив в импортно-экспортных операциях отношения между чиновниками и бизнесменами на основании принципов современного управления.

Библиографический список

1. Таможенная статистика. URL: <http://customs.ru> (Дата обращения: 13.10.2019).
2. «Зеленый коридор» становится шире. URL: <https://customsforum.ru> (Дата обращения: 10.10.2019).
3. РФ и ЕС обсудили вопрос создания проекта «Зеленый коридор». URL: <https://tass.ru> (Дата обращения: 10.10.2019).
4. Проект «Зеленый коридор» для российских участников ВЭД, импортирующих товары из Азербайджана. URL: <https://www.alta.ru> (Дата обращения: 10.10.2019).

УДК 339.543

**ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ
В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

Ульянова Л.С.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,
студент экономического факультета

Научный руководитель: Ворона А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,
старший преподаватель кафедры управления, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

В статье рассматривается понятие «электронное декларирование», его характерные особенности и принципы действия.

Ключевые слова: электронное декларирование, биткойн, блокчейн-технологии, майнинг

APPLICATION OF ELECTRONIC DECLARATION IN MODERN CONDITIONS

\

Ulyuanova Lubov S.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, student of
Economics

Scientific adviser: Vorona Anastasia A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Senior Lecturer of
the Department of Management, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

The article deals with the concept of "electronic Declaration", its characteristics and principles of operation.

Keywords: electronic Declaration, bitcoin, blockchain technology, mining

В наши дни искусственный интеллект окружает нас повсюду в совершенно различных областях: финансы, медицина, искусство, маркетинг и тяжелая промышленность лишь малая часть большого списка возможностей этой технологии. В скором времени это изобретение будет работать и в таможенных органах. Руководитель ФТС Владимир Булавин принял участие в сессии 12 сентября 2019 «Совершенствование таможенного администрирования. Приоритет электронных технологий» и в своем выступлении он подчеркнул, что «электронные технологии сегодня являются неотъемлемой частью внутренних процессов таможенных органов» [1].

С момента начала реализации концепции «электронная таможня» Правительства Российской Федерации в соответствии с Распоряжением от 28.12.2012 г. № 2575-р [2], прошло уже почти 8 лет. За этот период времени, на данный момент, функционирует порядка 10 центров электронного декларирования, к концу 2020 года планируется создать еще 16.

Электронное декларирование (далее ЭД) – это таможенное оформление товаров через интернет, для упрощения процесса декларации товаров. В первую очередь, стоит отметить, что полный переход на безбумажные технологии затруднителен. Это обусловлено тем, что далеко не все государственные контрольные органы готовы отказаться от бумажных носителей и перейти к использованию современных механизмов взаимодействия. Таким образом, при ЭД часть документов предоставляется на бумажных носителях. Однако по Распоряжению Правительства РФ к 2020 году должна быть развита система электронного межведомственного взаимодействия, таким образом, чтобы все сведения о разрешительных документах передавались от выдавших их контролирующих органов, а не от участников ВЭД.

Другая проблема ЭД заключается в недобросовестных участниках ВЭД. Это проявляется в недостоверном декларировании товаров и занижении таможенной стоимости. К 2020 году процент общего объёма нарушений, выявленных ФТС должен составлять 95%. В 2017 году доля выявленных правонарушений составила 91% [3].

На рис.1 представлено количество автоматически зарегистрированных деклараций в 2019 году. На рис. 2 представлено количество автоматически выпущенных деклараций участников ВЭД низкого уровня риска.

Дальнейшее развитие ФТС России напрямую связано с совершенствованием существующих и внедрением новых цифровых технологий. Для обработки больших массивов информации необходимо развивать современную ведомственную IT-инфраструктуру, работать с различными программами, системами и базами данных, а также иметь доступ к ресурсам министерств и ведомств [4].

На сессии «Совершенствование таможенного администрирования. Приоритет электронных технологий» было объявлено, что ФТС России разработало новый проект Стратегии развития таможенной службы РФ до 2030 года. Было отмечено, что в результате реализации данной стратегии к 2030 году будет полный перевод процессов в цифровой формат. Владимир Булавин сказал: «Планируем наполнить наши системы искусственным интеллектом. Внедрить цифровые элементы. Научить наши системы "думать" над сложными

таможенными процессами и решать задачи, связанные с обработкой больших массивов данных». Разумеется, что это будет большой провыв в данной сфере, но для ее достижения потребуется синхронизация многих процессов и в первую очередь модернизация других контрольных органов.

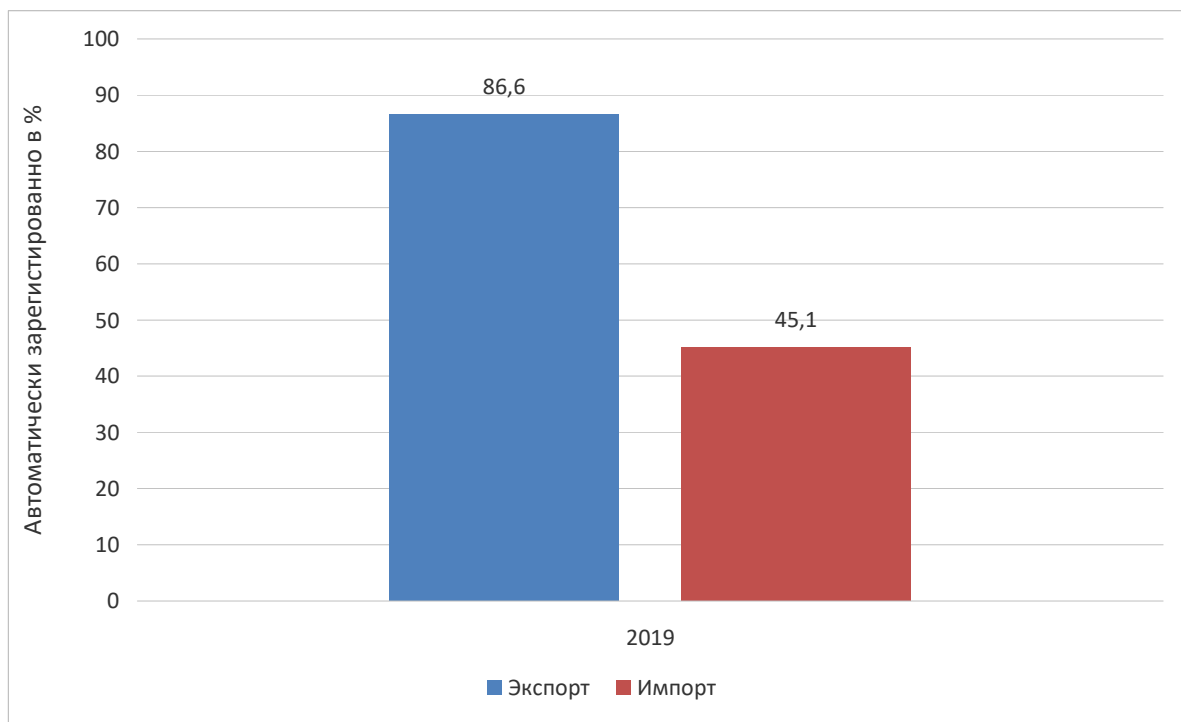


Рис.1 Автоматическая регистрация деклараций в 2019 году

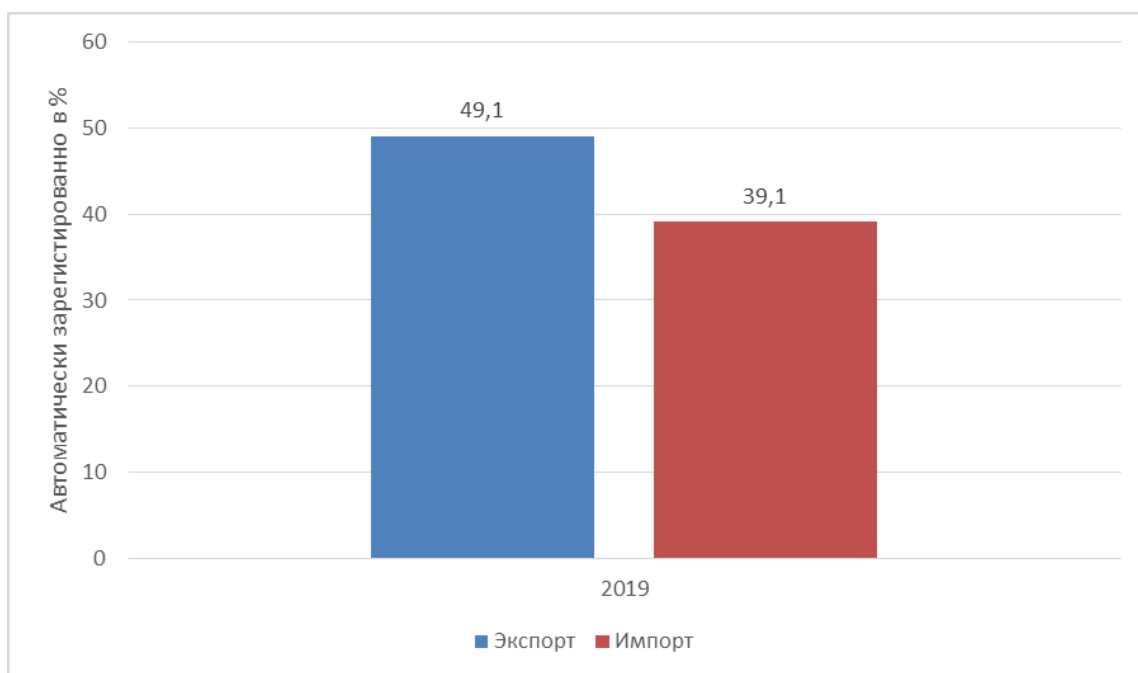


Рис.2 Автоматический выпуск деклараций участников ВЭД низкого уровня риска

На данный момент существует система межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ) – это информационная система, которая позволяет федеральным, региональным и местным органам власти, кредитным организациям (банкам), внебюджетным фондам, и прочим участникам СМЭВ обмениваться данными, необходимыми для оказания государственных услуг гражданам и организациям в электронном виде. СМЭВ является ключевым звеном в цепочке взаимодействия таможни с другими государственными органами. На рисунке 3 изображено количество запросов, отправляемых в СМЭВ. Отсюда можно сделать вывод о более плотном взаимодействии таможенных органов с СМЭВ. Стоит так же отметить, что средняя скорость получения ответа – 30 секунд.

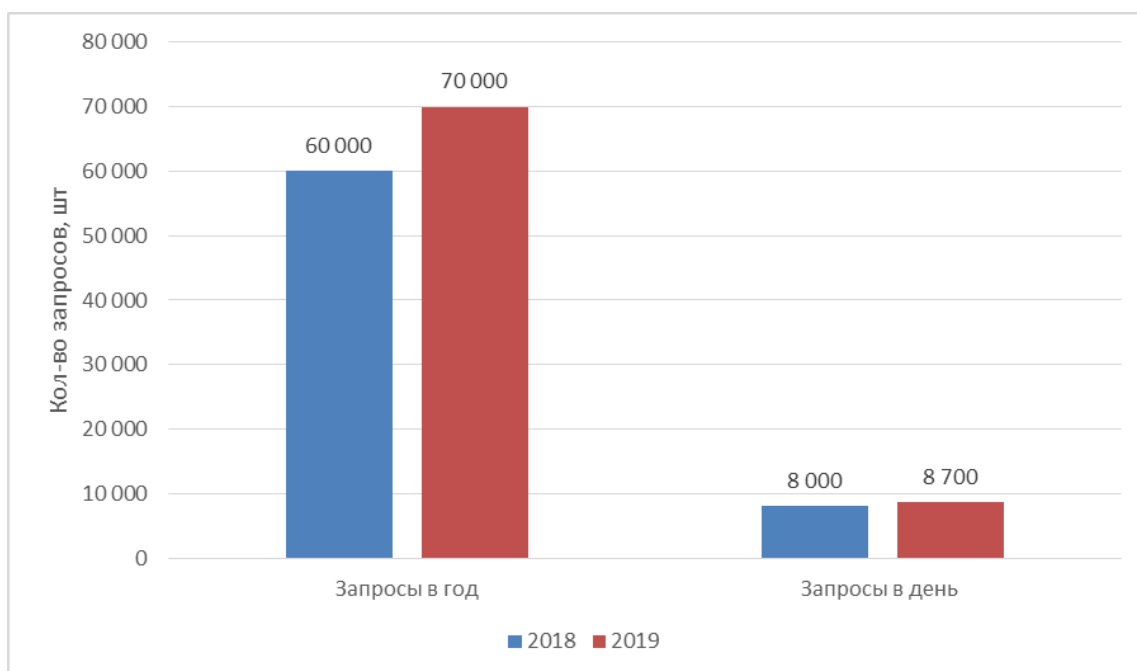


Рис. 3. Количество запросов, отправляемых в СМЭВ, 2018-2019

Участникам внешней экономической деятельности, как пользователям услуг таможенной службы, необходимо наличие 3 факторов: скорость, простота и эффективность. Стратегия до 2020 года решила значительное количество проблем, для улучшения качества оказания услуг. По мере возможностей технологий происходит развитие и в таможенных органах. Однако возникают ситуации, когда сами участники ВЭД или другие государственные органы еще не готовы к модернизации. Для решения этой проблемы требуется единая система для исключения дополнительных запросов и дублирования документов. Соответственно, для данной системы требуется новая система контроля,

предусматривающая все особенности. «Необходимым условием для развития этого процесса является интеграция наших систем с системами других государственных органов, бизнеса, а также наших зарубежных коллег» - сказал Владимир Булавин.

Таким образом, Федеральная Таможенная Служба поставила цель достичь единое цифровое пространство. Для достижение поставленной цели, вероятно, будут задействованы не только новые системы, но и другие контрольные органы ФР.

Библиографический список

1. В работу таможни планируется внедрить методы искусственного интеллекта и обработки больших массивов данных. <https://www.tks.ru/news/nearby/2019/09/12/0012>
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 г. № 2575-р <https://www.alta.ru/tamdoc/12rs2575/>
3. Постконтроль: результативность таможенных проверок составила 91 процент. <http://customs.ru/press/federal/document/19352>
4. Ворона А.А. Повышение качества предоставления таможенных услуг в центрах электронного декларирования // Петербургский экономический журнал. 2019. №2. С. 154-164.

УДК 339

**НАПРАВЛЕНИЯ УПРОЩЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ
ПАССАЖИРСКИМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ СОСТАВАМИ**

Цуркан Ю.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,
студент экономического факультета

Научный руководитель: Ворона А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,
старший преподаватель кафедры управления, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

В статье освещается вопрос упрощения процедур при пересечении границ железнодорожным транспортом. Характеризуется направление по проведению коридоров объединенного сотрудничества железнодорожного транспорта. Определены требования к железнодорожным пунктам пропуска, которые необходимы для упорядоченного и ускоренного проведения государственного контроля.

Ключевые слова: пересечение границы, железнодорожный транспорт, железнодорожный пункт пропуска

**DIRECTIONS OF SIMPLIFICATION OF BORDER
CROSSING BY PASSENGER TRAINS**

Tsurkan Yu.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, student of
Economics

Scientific adviser: Vorona Anastasia A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Senior Lecturer of
the Department of Management, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

The article deals with the issue of simplification of procedures when crossing borders by rail. The direction of the corridors of the joint cooperation of railway transport is characterized. The requirements for railway checkpoints, which are necessary for orderly and expedited state control, are defined.

Keywords: border crossing, railway transport, railway checkpoint

На сегодняшний день продолжают работы по решению вопросов железнодорожных перевозок, комплексные меры которых направлены на развитие транспортных коридоров, упрощения пересечения границ при международных железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок.

Одним из основных направлений развития железнодорожных путей, является облегчение порядка пересечения государственных границ, предусматривающего минимальное время стоянок поездов и сокращения срока доставки грузов и пассажиров, что не возможно без взаимодействия железных дорог с пограничными и таможенными органами соседних государств.

Наряду с технологической гармонизацией, важной составляющей данного направления должна стать «бесшовная» процедура пересечения государственных границ. Даже самая незначительная задержка в пути следования способна усложнить ситуацию, как для пассажиров, так и для грузоотправителей [1].

Вопрос упрощения процедур при пересечении границ уже длительное время находится в центре внимания и включен в программу работы Комиссии по транспортной политике и стратегии развития. Страны и члены организации сотрудничества железных дорог, обеспечивают контроль над соблюдением времени при обработке пассажирских поездов на пограничных станциях.

Экспертной группой в течение последних нескольких лет, было проведено несколько подготовительных совещаний с участием представителей таможенных и пограничных служб, железных дорог, на которых были разработаны и согласованы проекты Приложения 9 «Облегчение процедур об пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» и Конвенции по упрощению условий пересечения границ в международном железнодорожном пассажирском сообщении.

Сотрудничество с Европейской комиссией ООН осуществляется путем участия в работе нескольких рабочих групп [2]:

- представителей по железнодорожному транспорту;
- по таможенным вопросам;
- по тенденции и экономике транспорта;
- по вопросам логистике;
- по перевозкам опасных грузов.

Результативными направлениями сотрудничества оказались работы по проведению коридоров объединенного сотрудничества железнодорожного транспорта в соответствии с требованиями Европейского соглашения о главных железнодорожных линиях, а также определенные действия по упрощению пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок.

Проект Конвенция был принят на 81-й сессии Комитета Евразийской экономической комиссии ООН в феврале, открыт для подписания стал 4 апреля 2019 года. Соответствующее распоряжение правительства Российской Федерации №2205 было подписано 30 сентября 2019 года. Данная Конвенция была согласована Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и структурными органами, к компетенции которых относится ряд вопросов, направленных на упрощение пресечения границ железнодорожным транспортом [3].

Документ предполагает упрощение процедур проведения пограничного и таможенного контроля в поездках по новой технологии в пути следования, организацию пропуска пассажиров поездов в безостановочном режиме и сокращение времени стоянок за счет уменьшения времени проведения контрольных операций, а также использование современных информационных технологий при перевозке пассажиров.

Представители экспертной группы полагают, что для реализации мероприятий, потребуется разработка соответствующих решений, которые рассмотрены в 11 статье Международной Конвенции. Она предоставляет требования к железнодорожным пунктам пропуска, которые необходимы для упорядоченного и ускоренного проведения государственного контроля, а именно: [4].

- наличие зданий, сооружений, оборудования и технических средств, позволяющих проводить ежедневный круглосуточный государственный контроль;

- техническое обеспечение пунктов пропуска, должно способствовать проведению государственного контроля без нарушения графика движения поездов;

- наличие информационных систем и средств связи, с помощью которых будет проводиться обмен предварительной информацией, в том числе о подходе пассажирских поездов к пунктам пропуска;

- провозная и пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска должна удовлетворять объемам перевозок;

- технические средства, системы информационной технологии и связи должны быть обеспечены возможностью получать и применять данные о техническом осмотре и проверке подвижного состава, которые проводятся органами государственного контроля и перевозчиками, до прибытия подвижного состава. По окончании доработки данных проектов, они были вынесены на рассмотрение и согласование на Международной конференции.

На втором этапе проводимого Комитетом широкого анализа трудностей, связанных с пересечением границ, были изучены конкретные меры по упрощению порядка пересечения границ применительно к железнодорожным перевозкам. В последующем были согласованы требования по пересечению границ применяемые к международным железнодорожным перевозкам, включая упрощение и взаимоувязку документов и процедур, действующих в пунктах пересечения.

Одной из главных мер, по упрощению порядка пересечения границ, является осуществление в странах Центральной и Юго-Восточной Европы экспериментальной программы с целью изучения продолжительности простоя на границах международных грузовых составов на десяти пограничных станциях участвующих государств. Целью данного упрощения является обеспечение безопасности на железных дорогах, путем компьютеризации, облегчающей эксплуатацию железных дорог [5].

Упрощение и согласование мер пограничного контроля способствует развитию международных грузоперевозок, но Комитет во внутреннем транспорте в свою очередь не упускает из виду вопрос о возможности мошенничества, связанного с подобными переменами. Идет изучение специальных юридических и иных мер борьбы с финансовыми махинациями, которые становятся возможными вследствие упрощения таможенного и иного пересечения границы.

Статья 13 Конвенции устанавливается особенность передачи информации в органы государственного контроля о пассажирах, товаре и багаже, содержащей охраняемую законодательством государства-участника тайну. В проекте новой Конвенции договаривающиеся стороны стремятся к облегчению процедуры выдачи виз, а также пересечение границ работниками поездных бригад и служебным персоналом в соответствии с именными списками.

Конвенцией предусмотрено введения ряда упрощенных процедур [6]:

- проведение упрощенных контрольных операций в пассажирских поездах;
- проведение пограничного и таможенного контроля по новой технологии в пути следования;
- организация пропуска в безостановочном режиме и сокращение времени стоянки за счет уменьшения проведения контрольных операций;
- использование современных информационных технологий при перевозке пассажиров.

После подписания, Конвенция примет вид:

- правовой основы для организации для организации железнодорожных перевозок в Евразии;
- позволит применять пограничные и таможенные процедуры к железнодорожным составам;
- упростит процедуру прохождения государственных границ;
- повысит привлекательность железнодорожного транспорта.

В соответствии с Федеральным законом «О международных договорах Российской Федерации» Конвенция после ее подписания подлежит ратификации, так как содержит правила, отличные от предусмотренных российским законодательством.

Библиографический список

1. Министерство транспорта Российской Федерации // MINTRANS.RU: Вести-Экономика 2019. 18 март. URL: [https:// www. msn.com/news/](https://www.msn.com/news/)(дата обращения: 09.10.19).
2. Международное сотрудничество// Евразия Вести // Объединяя железные дороги Европейского континента: интернет-издание 2019. URL: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2019> (дата обращения 09.10.2019).
3. Государственные новости // ГОСНОВОСТИ.РФ // Об итогах 81-й сессии Комитета Европейской Экономической комиссии ООН. 28 фев. 2019 URL: <https://gov-news.ru/news/891458> (дата обращения: 09.10.2019).
4. Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке // Электрон. б-ки. 2019. Ст.11. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/Convention_RU_final.pdf (дата обращения: 10.10.2019).
5. Европейская экономическая комиссия // Комитет по развитию торговли //,13 и 16 мая 2014 года П. 12 предварительной повестки дня // транспорт и торговля URL: <https://www.unece.org/fileadmin/> (дата обращения: 10.10.2019).
6. Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке // Электрон. б-ки. 2019. Ст.13. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/Convention_RU_final.pdf (дата обращения: 10.10.2019).

УДК 339.543

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТАМОЖНИ И ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТЬ ТОВАРОВ

Цымбалова А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент экономического факультета

Научный руководитель: Ворона А.А.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры управления, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

Данная статья посвящена рассмотрению существенных изменений в таможенной сфере за последние годы, а именно появлению цифровой таможни, пришедшей на смену электронной. Рассмотрена ее характеристика, а также преимущества. Выявлено, что игнорирование данного нововведения приведет к техническому отставанию России и государств-членов ЕАЭС.

Ключевые слова: цифровизация таможни, прослеживаемость товаров, таможенные платежи, цифровая экономика, ФТС России.

DIGITALIZATION OF CUSTOMS AND TRACEABILITY OF GOODS

Tsymbalova A.A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, student of Economics

Scientific adviser: Vorona Anastasia A.

Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov, Senior Lecturer of the Department of Management, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

This article is devoted to the consideration of significant changes in the customs sphere in recent years, namely the emergence of digital customs, which replaced the electronic. Its characteristics and advantages are considered. It is revealed that ignoring this innovation will lead to a technical backlog of Russia and the EAEU member States.

Keywords: digitalization of customs, traceability of goods, customs payments, digital economy, FCS of Russia.

Цифровые преобразования в экономической сфере не могли не коснуться значимой сфере товарообмена – внешней торговле, и государственных механизмов таможенного регулирования. В таможенной сфере в последнее время произошли изменения от привычного бумажного документооборота к «бесбумажной таможне», а затем к электронной. В данных вопросах

таможенное законодательство ЕАЭС и российское законодательство о таможенном деле ориентируются на лучшие практики, которые рекомендованы Всемирной таможенной организацией, а также на опыт торговых партнеров, особенно на опыт Европейского Союза по созданию «безбумажной среды» для таможенных администраций и субъектов внешнеэкономической деятельности.

Практически полный переход на цифровые технологии организации таможенного администрирования потребовал изменений структуры таможенных органов и концентрации декларирования товаров в специализированных таможенных органах, работающих только с электронными документами [1].

На территории РФ «сквозной контроль» чаще всего рассматривается в разрезе физической прослеживаемости – маркировки товаров радиочастотными метками, обязательными для алкогольной продукции, меховых изделий, одежды и медицинских препаратов. Цифровая же прослеживаемость – контроль за движением товаров на основании данных, содержащихся в сопроводительных документах – направлена на урегулирование более широкого ряда вопросов, которые маркировке решить не под силу.

Суть цифровой прослеживаемости заключается в том, что в электронной форме декларации на товары появится новое поле с идентификационным номером каждой партии, который будет сопровождать ее по всей цепочке до реализации конечному потребителю[2]. В случае, если налоговая служба замечает в цепочке разрыв, возникает сигнал тревоги. Далее в рамках риск-ориентированного подхода решается вопрос о проведении налоговой проверки или совместной проверки с таможенной службой. Налогоплательщики будут подавать в ФНС России налоговые декларации и сведения с указанием номера декларации на товары и номера товара, что обеспечит наблюдение их движения за счет сведений, которые содержатся в декларациях на товары, налоговых декларациях и счетах-фактурах.

Вопросы цифровой экономики становятся все более актуальными в повестке развития и Евразийского экономического союз, и Российской Федерации. В ЕАЭС происходит формирование «Цифровой повестки», в соответствии с которой целями формирования «Цифрового пространства» являются: создание условий для устойчивого развития экономик государств-членов ЕАЭС при переходе на новые технологический и экономический уклады, обеспечение свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы в Цифровом пространстве, формирование единого цифрового рынка ЕАЭС, рост включенности граждан и хозяйствующих субъектов в цифровую экономику.

Принципы систематического задействования цифровых технологий всегда были и остаются приоритетными в общей программе развития российской структуры ФТС России на ближайшие годы и в Таможенном кодексе государств Евразийского экономического союза. ФТС является лидером среди структур, которые тесно работают большими объемам данных (Big Data)[3]. Так называемые Центры электронного декларирования, электронный реестр предметов интеллектуальной собственности, система управления рисками, доступ к информации тридцати двух ведомств – это реальность работы российской таможни.

Внедряется и применяется все больше онлайн-сервисов для организаций и для частных лиц, как например, удаленный таможенный платеж. Таможенная служба усиленно занимается объединением счетов и формированием единого общего платежного пространства для внешней экономической деятельности взамен большого числа отдельно существующих счетов на разных таможнях.

Создание и развитие центров электронного декларирования позволяет сократить потребность личного контакта таможенников с представителями компаний. Правильное выполнение работы центров электронного декларирования способно исключить человеческий фактор, и как результат сокращать коррупционную составляющую, а также позволит добиться единения правоприменительной практики и полного контроля.

Термин «Цифровая таможня» подразумевает использование информационно-коммуникационных технологий, баз данных, облачных технологий, объединяя информацию, полученную посредством технологий электронной таможни, а также глобальной сети Интернет, СМИ и сотовых сетей, следовательно, необходимо развитие информационного оборудования, находящегося в таможни.

Для поддержки государств-членов в их усилиях по дальнейшему внедрению «цифровой таможни» Секретариатом Всемирной таможенной организации (далее – ВтамО) была произведена классификация по целевому назначению существующих документов и инструментов ВтамО. Среди них: Справочник по «единому окну»; Типовое двустороннее соглашение о взаимной административной помощи в таможенных делах; Таможенная правоохранительная сеть (Customs enforcement Network), Модель данных ВтамО; Рекомендация по использованию справочника уникального обозначения грузов; Руководства и Рекомендации по использованию личной информации о пассажирах авиаперелетов и их регистрационных данных; Руководство по управлению цепями поставок и т.п. Каждый инструмент и

документ влияет на функции таможни и представляет возможности для сотрудничества администраций таможни и пограничных ведомств[4].

Преимуществами цифровой таможни являются: гиперсвязность, обработка больших данных (Big Data), использование Интернета и СМИ (в том числе социальных сетей), телематика, транспортная телематика (спутниковый мониторинг транспорта), автоматизация зданий (организация производства), телематика услуг (бизнес, коммерция, логистика, правительство), мобильные технологии и сотовые сети (для мониторинга местонахождения беспилотных транспортных средств). Практически полная автоматизация с наименьшим участием должностного лица таможенного органа.

Первые обсуждения проекта цифровой прослеживаемости товаров в ЕАЭС появились в декабре 2017 года в ходе IV Евразийского экономического конгресса. Как отметила член Коллегии (министр) по внутренним рынкам, информатизации, информационно-коммуникационным технологиям Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Карине Минасян: «В ближайшее время будет запущен первый проект в рамках реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза (ЕАЭС), связанный с цифровой прослеживаемостью. Она создает условия взаимного цифрового обмена и взаимодействия прежде всего в сфере торговли и, конечно, для госорганов».

Благодаря такой прослеживаемости товаров потребителям смогут получить всю информацию о покупаемой продукции, бизнес снизит свои операционные издержки, а государства-участники ЕАЭС смогут снизить уровень фальсификата на рынке и контролировать уплату налогов.

5 сентября 2019 года руководитель ФТС России Владимир Булавин во Владивостоке выступил на сессии «Цифровое будущее транспортных коридоров через Дальний Восток: международный опыт и российские реалии» Восточного экономического форума[5]. Формирование новой, насыщенной всевозможными современными IT-технологиями, искусственным интеллектом таможенной службы заложено в основу Стратегии развития таможенной службы до 2030 года. По мнению Владимира Булавина заложенный в основу Стратегии-2030 подход сформирован с учетом опыта международного сотрудничества, практики регулярного взаимодействия с другими федеральными органами исполнительной власти и бизнес-сообществом и благодаря развитию таможенных технологий. В настоящее время информационные ресурсы ФТС России включают в себя 69 баз данных и 81 программное средство. 99,9% деклараций оформляются в электронном виде. Для их оперативной обработки и выпуска по всей России активно

разворачивается сеть электронных таможен и центров электронного декларирования. Линия таможенного сотрудничества ФТС России способствует контакту и заключению соглашений с таможенными службами 19 государств Азиатско-Тихоокеанского региона, благодаря чему наблюдается особенно активное сотрудничество с Китаем[6]

Таким образом, использование таможен цифровых передовых технологий оказывает положительное влияние на Россию и на государства-члены ЕАЭС. В случае усовершенствования технологий улучшение глобальной экономической ситуации и содействие международной торговле, увеличение эффективности и скорости работы таможенных администраций, противодействие нарушению таможенного и иного законодательства будет достигнуто.

Библиографический список

1. Ворона А.А. Повышение качества предоставления таможенных услуг в центрах электронного декларирования // Петербургский экономический журнал. 2019. №2. С. 154-164.
2. Информационное агентство России ТАСС. 08.02.2018. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6095819> (дата обращения: 13.10.2019).
3. Официальный сайт ФТС России. URL: http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17220&Itemid=2375 (дата обращения: 12.10.2019).
4. Официальный сайт Европейской комиссии. URL: https://ec.europa.eu/commission/priorities/digital-single-market_en (дата обращения: 12.10.2019).
5. Официальный сайт ФТС России. 05.09.2019. URL: <http://customs.ru/press/federal/document/204724?print=1> (дата обращения: 12.10.2019).

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ I

Афонин Д.Н. К ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО ДОСМОТРА	4
Белоусова Е.А. ЗАПРЕТ ОПРЕДЕЛЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ КАК МЕРА ПРЕСЕЧЕНИЯ.....	10
Веселова Ю.А. Подольнец Л.А. К ВОПРОСУ О ВОЛАТИЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЗЕРВОВ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РОССИИ	14
Ворона А.А. ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТАМОЖНИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ.....	22
Воронин С.Е. Фильчакова В.А. ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОЙ ПЛОМБЫ-ТРЕКЕРА В КАЧЕСТВЕ СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОГО ПРОХОЖДЕНИЯ ПУНКТА ПРОПУСКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.....	32
Гришанин Н.В. Комягинская А.И. БРЕНДИНГ СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА	37
Гришанин Н.В. Сидоренко С.А. БРЕНДИНГ ТЕРРИТОРИЙ ПРИВОЛЖСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА	45
Кошелева Т.Н. ПОДХОДЫ К ИНФРАСТРУКТУРНОМУ РАЗВИТИЮ МАЛЫХ И СРЕДНИХ СЕРВИСНЫХ КОМПАНИЙ НА ЦИФРОВОЙ ОСНОВЕ В ПРОЦЕССЕ СТАНОВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ	51
Кровш С.Ф. Барбов М.З. УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ ЦИФРОВИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ В КОНТЕКСТЕ ВЛИЯНИЯ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ГОСУДАРСТВА.....	59
Кузминых Ю.В. ОЦЕНКА РАЗВИТЫХ ФАКТОРОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	65

Люсточкина Л.В.

АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА74

Минкин Г.В. Стрельцова С.О.

АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОБИЛЬНЫХ ГРУПП
С ЦЕЛЬЮ ОПТИМИЗАЦИИ РАБОТЫ СЛУЖБ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ
ПОСЛЕ ВЫПУСКА ТОВАРОВ80

Панишко Е.П.

ТЕНДЕНЦИИ ЭКСПОРТА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ
РОССИИ: ВОЗМОЖНОСТИ И ПРОБЛЕМЫ91

Парфенчук Л.М. Селезнев А.А. Мухина В.Д.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ В ИНФОРМАЦИОННОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ
ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ И УЧАСТНИКОВ ВЭД99

Селезнев А.А.

К ВОПРОСУ О ЦИФРОВОЙ ЛОГИСТИКЕ104

Селезнев А.А. Никишова А.С., Юрукина А.А.

ПОТЕНЦИАЛ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РАМКАХ ЕАЭС.....108

Селезнев А.А. Семенова Е.А.

ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЦЕНТРОВ
ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ113

РАЗДЕЛ II

Афониная К.Д.

Научный руководитель: Ворона А.А.

РОЛЬ ДИНАМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРИБЫЛИ
В АНАЛИЗЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ
ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ТЕРМИНАЛА119

Бех А.П.

Научный руководитель: Селезнев А.А.

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ
ОКОЛОТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ127

Картузова Е.А.

Научный руководитель: Кузминых Ю.В.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА И СТИМУЛИРОВАНИЕ
ИННОВАЦИОННОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА ЗА РУБЕЖОМ131

Леонова Д.Д.

Научный руководитель: Селезнев А.А.

ПОДВЕДОМСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ139

Назаркова Д.В.

Научный руководитель: Ворона А.А.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ И ТАМОЖЕННОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕАЭС144

Ницулаш Е.А., Ильина Л.Д.

Научный руководитель: Ворона А.А.

МЕХАНИЗМ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ КОММЕРЧЕСКИХ
ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ149

Ситдикова Э.Р.

Научный руководитель: Ворона А.А.

ПРОЕКТ «ЗЕЛЕНый КОРИДОР» ДЛЯ РОССИЙСКИХ УЧАСТНИКОВ ВЭД,
ИМПОРТИРУЮЩИХ ТОВАРЫ ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА153

Ульянова Л.С.

Научный руководитель: Ворона А.А.

ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ
В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ157

Цуркан Ю.

Научный руководитель: Ворона А.А.

НАПРАВЛЕНИЯ УПРОЩЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ
ПАССАЖИРСКИМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ СОСТАВАМИ162

Цымбалова А.А.

Научный руководитель: Ворона А.А.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТАМОЖНИ И ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТЬ ТОВАРОВ.....167

Научное издание

ТАМОЖЕННЫЕ ЧТЕНИЯ – 2019

**НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ СТАНОВЛЕНИЯ
ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ**

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

**Международной научно-практической конференции
Кафедра управления**

ТОМ III

Материалы опубликованы в авторской редакции

Ответственный редактор Максимов Ю.А.

Редакторы: Ворона А.А., Шемендюк А.В.

Подписано в печать 11.11.2019

Формат 60х84 1/16. Бумага офсетная. 10.13 Печ. л.

Изд. номер 24/19

Тираж 60 экз.

Подготовлено к печати научно-исследовательским отделом
и отпечатано редакционно-издательским отделением
Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала
Российской таможенной академии
Санкт-Петербург, ул. Софийская, д. 52 «А»