


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

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
И. о. зав. кафедрой  
 В.В. Ульянова  
«18» Июня 2024 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Применение основных принципов логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности

Исполнитель  
студент группы 937 ос1

  
(подпись, дата)

А.Р. Всеволодская

Руководитель  
доцент, к.ю.н.

  
(подпись, дата)

Е.Н. Шахов

Нормоконтроль

  
(подпись, дата)

О.В. Шпак

Рецензент

  
(подпись, дата)

А.В. Плешивцев

Благовещенск 2024

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

Факультет международных отношений  
Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ  
И.о. зав. кафедрой  
В.В. Ульянова  
«17» сентября 2024 г.

**ЗАДАНИЕ**

К дипломной работе (проекту) студента Всеволодской Алины Романовны

1. Тема дипломной работы (проекта): «Применение основных принципов логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов РФ и участников внешнеэкономической деятельности»

(утверждено приказом 17.01.2024 N 64-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 11.06.2024 г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): данные официальных интернет-сайтов, учебные материалы в области логистического управления и таможенного дела, Федеральные законы, законы ЕАЭС, научные статьи и журналы

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические аспекты логистики, сущность, цели и принципы логистического управления, взаимодействие таможенных органов РФ и участников внешнеэкономической деятельности в управлении логистики, оценка внешнеторговой и таможенно-логистической деятельности Дальневосточного федерального округа, проблемы и перспективы развития логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов РФ и участников внешнеэкономической деятельности

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

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

7. Дата выдачи задания 17.01.2024 г.

Руководитель дипломной работы (проекта): Шахов Евгений Николаевич доцент,  
к.ю.н.

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 17.01.2024 г.  
Алиса Романовна (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 76 с., 7 таблиц, 5 рисунков, 25 источников.

### ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ, ПРИНЦИПЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ, ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ, ПРИМЕНЕНИЕ В ОТНОШЕНИЯХ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ РФ И УЧАСТНИКОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В первой главе проводится исследование теоретических особенностей формирования логистического управления. Определяется место логистики во взаимоотношениях между таможенными органами РФ и участниками внешнеэкономической деятельности. Изучаются теоретические аспекты логистической деятельности, а также, рассматриваются основные принципы логистического управления. Выявляются особенности взаимодействия таможенных органов РФ и участников внешнеэкономической деятельности.

Во второй главе проводится анализ деятельности таможенно-логистической инфраструктуры Дальневосточного федерального округа. Исследуется внешнеторговая деятельность регионов ДФО. Особенности динамики и структуры регионов ДФО. Исследуется таможенно-логистическая инфраструктура ДФО, её особенности и показатели развития. Оценивается реализация логистических принципов таможенной инфраструктуры ДФО.

В третьей главе работы выявляются основные проблемы логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. Проводится исследование путей решения выявленных проблем и возможностей улучшения взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические особенности формирования логистического управления	7
1.1 Сущность и основные понятия логистической деятельности	7
1.2 Основные принципы логистического управления	18
1.3 Взаимодействие таможенных органов РФ и участников внешнеэкономической деятельности	23
2 Анализ деятельности таможенно-логистической инфраструктуры Дальневосточного федерального округа	29
2.1 Внешнеторговая деятельность регионов ДФО: особенности динамики и структуры	29
2.2 Таможенно-логистическая инфраструктура ДФО: особенности и показатели развития	37
2.3 Реализация логистических принципов таможенной инфраструктуры ДФО	48
3 Проблемы и перспективы развития логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности	53
3.1 Проблемы логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности	53
3.2 Перспективы развития логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности	62
Заключение	72
Библиографический список	74

## ВВЕДЕНИЕ

Логистика – процесс планирования, организации и управления эффективным и своевременным потоком товаров, информации и услуг от пункта отправления до конечного пункта назначения, с целью удовлетворения потребностей клиента.

Основной целью логистики является оптимизация физического распределения сырья, текущих работ и готовой продукции таким образом, чтобы минимизировать затраты и удовлетворить потребности клиентов. Это включает в себя определение наилучшего места для получения материалов и хранения готовой продукции, а также координацию транспортировки и доставки для обеспечения своевременного прибытия.

Благодаря логистике сырьё и материалы доставляются в свободные производственные мощности, затем готовая продукция по различным каналам сбыта поступает потребителям.

Логистический отдел тесно сотрудничает с таможенными органами и сторонами внешней торговли, применяя свои принципы для максимальной эффективности.

По следующим причинам в настоящее время применение основных принципов управления логистикой для организации взаимодействия между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности является крайне актуальным:

- увеличение объемов внешнеторговой деятельности. С увеличением объемов внешнеторговой деятельности становится важно обеспечить более эффективную и прозрачную систему таможенных процедур и контроля, что способствует сокращению времени и затрат на перевозку товаров;

- глобализация и диверсификация поставок. Расширение географии поставщиков и рынков сбыта требует более сложных логистических решений, что подчеркивает значимость эффективных взаимоотношений между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности

- использование цифровых технологий. Автоматизация и улучшение логистических процессов, с помощью инновационных цифровых технологий, позволяет более эффективно взаимодействовать участникам внешнеэкономической деятельности и таможенных органов;

- оптимизация цепочек поставок. Новые методы управления цепочками поставок требуют тщательной организации таможенных процедур для минимизации времени и затрат на доставку товаров и сырья;

- гарантирование безопасности поставок. Организация прозрачного взаимодействия также является ключевым фактором в обеспечении безопасности поставок и борьбе с контрабандой и другими незаконными действиями;

- соблюдение международных стандартов. Современные требования к транспортно-логистическим процессам предполагают соответствие международным стандартам, что подчеркивает важность целостной организации взаимоотношения таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности.

Следовательно, применение данных принципов в управлении логистикой является важнейшей задачей и значимой, обеспечивающей эффективное управление логистическими операциями на мировом рынке во взаимоотношениях между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

## 1.1 Сущность и основные понятия логистической деятельности

Логистика – административная деятельность по осуществлению операций закупок, транспортировки и складирования товарно-материальных ценностей, включая материалы, готовую продукцию, сырье, запасы, оборудование и т.д.

Согласно данному определению, логистика – это процесс управления потоками товаров, материалов и информации от места нахождения до конечного пункта назначения с целью минимизации затрат и оптимизации эффективности. Это заключается в планировании, организации контроле всех действий, связанных с перемещением продукции от поставщиков к клиентам. Логистика способна применяться в рамках одной компании или нескольких организаций, а также способна включать в себя различные виды транспорта, такие как воздушные, морские, наземные и железнодорожные. Конкретные методы, используемые в логистике, зависят от типа перемещаемых товаров, расстояния и временных ограничений.

Логистика рассматривается как в науке, так и в сфере деятельности.

Логистика как наука<sup>1</sup> сосредоточена на создании методологии, научных подходов и методов для планирования, контроля и управления процессами транспортировки, хранения, распределения и другими операциями, как материальными, так и нематериальными, в деятельности организаций. Применение научных методов логистики охватывает доставку сырья на производственные предприятия, внутреннее перераспределение сырья и полуфабрикатов, доставку готовой продукции потребителям, а также обмен и обработку информации, связанной с этими операциями.

Логистика – это отрасль экономики, которая занимается планированием, координацией и управлением транспортировкой, хранением и распределением готовой продукции внутри организации. Это включает в себя все стадии

---

<sup>1</sup> Логистика: сущность, задачи, функции [Электронный ресурс]. URL: <https://odiplom.ru>

цепочки поставок, от закупки сырья, до доставки готовой продукции потребителям. Кроме того, логистика включает в себя обработку данных, связанных с данными процессами.

Логистика важна для экономики, когда речь идет о социально-экономическом развитии и потребностях экономики. Он связан с ростом грузоперевозок различными транспортными средствами, с организацией потоков сырья и готовой продукции между различными элементами экономической системы. Цель логистики состоит в том, чтобы максимизировать эффективность управления материальными потоками при минимальных затратах на транспортировку, хранение и распределение. Это достигается путем создания эффективной логистической системы.

Главная цель<sup>2</sup> логистики заключается в достижении наибольшей эффективности в управлении материальными потоками при наименьших расходах на транспортные, складские и сортировочные операции через создание практичной логистической системы.

Чтобы достичь данной цели, логистика решает как основные, так и специфические вопросы.

Основные задачи логистики заключаются в:

- определении запасов ресурсов, необходимых предприятию для устойчивой экономической деятельности;
- рациональном управлении запасами и продукцией;
- организации и управлении операциями на складах при погрузке и разгрузке товаров и во время транспортировки, а также на стороне потребителей;
- распределении готовой продукции;
- создание структурной модели оперативной работы логистической системы;
- планировании и координации процессов снабжения, хранения, производства, распределения и транспортных операций;

---

<sup>2</sup> Логистика: сущность, задачи, функции [Электронный ресурс]. URL: <https://odiplom.ru>



- обеспечении эффективного взаимодействия и координации действий различных предприятий, которые участвуют в процессе поставок и распределение товаров, а также отдельных подразделений внутри компании.

Специфические задачи<sup>3</sup> логистики заключаются в:

- установлении и разработки минимального уровня запасов;
- уменьшении периода готовой продукции, которая хранится на складе;
- уменьшении продолжительного времени транспортировки;
- понижении количества операций по разгрузке и погрузке;
- прочих действиях управления материальных потоков.

Таким образом, организация и контроль материальных потоков являются важными и основными задачами логистики, которые сосредоточены на вопросах управления деятельностью. Кроме того, специфические функции логистики связаны с выполнением конкретных задач и операций, которые относятся к конкретной области.

Логическая деятельность выполняет ряд задач, направленных на планирование и развитие рационального материального потока. Выделяют четыре основные функции.

1. Функция системообразования, которая направлена на создание логистических систем, позволяющих предприятию эффективно и целенаправленно управлять своими ресурсами. Данная функция включает в себя координацию работы внутренних подразделений компании, которые взаимодействуют с другими участниками цепочки поставок, начиная процесс от поставщиков сырья для производства до оптовиков и розничных продавцов, которые обеспечивают доставку готовых товаров потребителям;

2. Функция интегрирования. Данная функция взаимосвязана с первой функцией и заключается в предоставлении утвержденной работы между отделами сбыта продукции и снабжения, а также складскими подразделениями с поставщиками ресурсов и посредниками по продвижению готовой продукции. Продуктивному осуществлению данной функции необходимо достичь

---

<sup>3</sup> Логистика: сущность, задачи, функции [Электронный ресурс]. URL: <https://odiplom.ru>

согласованности и совместной работы между всеми участниками материального потока в рамках логистической системы, которая определена функцией системообразования логистики;

3. Функция регулирования включает в себя управление материальными, финансовыми и информационными потоками. Это необходимо для обеспечения экономической эффективности производственного процесса путем контроля и влияния на логистическую структуру предприятия;

4. Результативная функция, целью которой является уменьшение издержек, предоставление рационального материального потока, доставку ресурсов для нужд производства в положенный срок, а также размещение готовой продукции. Данная функция определяет результативность логистики на хозяйствующем субъекте, основываясь на завершённый результат организации снабжения сырья и размещения готовой продукции.

Логистические функции имеют решающее значение для организации производства и распределения продукции.

Координация производства посредством логистических операций определение материальных и финансовых потребностей для производственного процесса, оценку спроса на продукцию среди потребителей и обеспечение производства на уровне, соответствующем рыночным требованиям.

Координация распределения, осуществляемая благодаря логистическим функциям, позволяет организовать доставку товаров непосредственно от предприятия к конечным потребителям или через оптовиков и розничных продавцов, в зависимости от выбранного канала сбыта.

Процессы, происходящие в логистической системе и её взаимодействие с окружающей средой, раскрывают суть логистики как практической деятельности. Логистическая деятельность стремится соблюдать шесть основных принципов, известных как «шесть правил логистики»:

- 1) товар/груз (требуемый товар/груз);
- 2) стандарты качества (необходимые стандарты качества);
- 3) объем (в необходимом объеме);

- 4) сроки (товар/груз должен быть доставлен вовремя);
- 5) локация (в нужной локации);
- 6) расходы (с минимальными расходами).

Логистическая инфраструктура является ключевым элементом современной экономики, обеспечивая жизненно важные процессы поставки и распределения товаров. Она охватывает множество компонентов<sup>4</sup>, включая транспортные сети, складские комплексы, информационные системы, технические средства и таможенные службы.

#### 1. Транспортные сети

Транспортная инфраструктура – это технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические средства, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

Исходя из того, что территория России является самой обширной в мире, развитие транспортной сети было жизненно необходимым с момента образования государства. В настоящее время транспортная система страны включает в себя следующие компоненты инфраструктуры:

- на территории страны протянуто более 87 тысяч километров железнодорожных путей;
- общая протяженность автодорог превышает 745 тысяч километров;
- воздушные линии простираются более чем 600 тысяч километров;
- длина трубопроводов составляет свыше 70 тысяч километров;
- речные пути превышают 115 тысяч километров в общей протяженности.

---

<sup>4</sup> Логистическая инфраструктура [Электронный ресурс]. URL: <https://nauchniestati.ru>

В России функционируют два вида транспортных узлов: федеральные и региональные. Федеральные узлы связывают крупные экономические районы, а региональные узлы соединяют между собой населенные пункты одного или нескольких регионов Российской Федерации.

- 1) стратегии развития до 2030 года<sup>5</sup>;
- 2) создание единого пространства в России;
- 3) обеспечение доступности транспортных услуг;
- 4) обеспечение справедливой конкуренции;
- 5) гарантирование качества транспортных услуг для населения, исходя из установленных социальных стандартов;
- 6) интеграция в международные транспортные сети;
- 7) гарантирование безопасности в транспортной сфере;
- 8) сокращение уровня загрязнения окружающей среды;
- 9) развитие информационной поддержки в сфере транспорта.

Таким образом, эффективное снабжение и распределение товаров невозможно без развитой транспортной инфраструктуры. Для обеспечения безопасности и эффективности грузоперевозок, транспортная инфраструктура должна быть хорошо развита и иметь достаточные мощности для обработки большого объема грузовых операций.

## 2. Инфраструктура склада:

Ключевым компонентом логистической системы является инфраструктура склада. Она включает в себя сеть складских помещений, специализированные техники и системы, которые предназначены для временного хранения товаров и их управлением.

### Виды складских помещений:

- склады для длительного хранения. Предназначены для долгосрочного хранения товаров, часто имеют большие площади и разнообразные зоны для размещения различных видов товаров;

---

<sup>5</sup> План мероприятий на период 2021 - 2024 годов по реализации Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]. URL: <https://rulaws.ru/acts/Plan-meropriyatiy-na-period-2021---2024-godov-po-realizatsii-Strategii-razvitiya-tamozhennoy-sluzhby-Ross>

- распределительный центр. Служит для кратковременного хранения товаров перед их отправкой к конечному потребителю. Обычно такие склады находятся вблизи потребителей и обладают хорошей транспортной доступностью;

- перевалочный терминал. Используется для временного хранения и перегрузки товаров между различными видами транспорта. Такие склады часто располагаются вблизи крупных транспортных узлов, таких как порты или аэропорты;

- склад консолидации. Предназначен для объединения товаров из различных источников перед их отправкой в конечный пункт назначения. Обычно такие склады оборудованы специальными зонами для сортировки и упаковки продукции.

К инфраструктуре склада относятся:

- складские помещения;

- технические средства для перемещения и внутренней перевозки;

- оборудование для складов, включая средства для погрузки и разгрузки, системы контроля и измерения, средства противопожарной защиты и другие устройства;

- иные технические средства, включая компьютерное оборудование, используемой для управления складскими операциями.

Склады выполняют несколько основных ролей в логистической цепи:

- хранение товаров: главная функция складов заключается во временном сохранении товаров до момента их использования или последующей отправки;

- управление запасами: складские сооружения обеспечивают эффективное управление запасами товаров, контроль за их количеством и состоянием, а также оптимизацию процессов снабжения и распределения;

- консолидация и расформирование: когда товары на одном складе объединяются из разных источников, их называют «консолидацией», а когда товары разделяют для отправки в разные пункты назначения, их называют «расформированием».

- сортировка и упаковка: складские сооружения обеспечивают возможность организации сортировать и упаковывать товары по требованиям клиентов и конкретизацией доставки;

- подготовка и отправка: складские сооружения обеспечивают способность подготовки товаров, в которую входит проверка качества, оформление всех необходимых документов, после чего товар готов к отправке.

Инфраструктура складов оказывает значительное влияние на обеспечение эффективности и устойчивости логистических операций. Данная инфраструктура обеспечивает контроль за запасами, оперативную поставку товаров и удовлетворение нужд клиентов.

### 3. Информационная инфраструктура:

Информационная инфраструктура состоит из множества различных систем, технологий и процессов, которые обеспечивают сбор, обработку, хранение и передачу данных в логистической цепи.

- Программные продукты, такие как системы управления складом (WMS), способные автоматизировать и оптимизировать процессы, отвечающие за операции на складе. Они отвечают за планирование и оптимизацию складских операций, управление приемкой и отгрузкой товаров, а за отслеживанием запасов;

- Системы управления перевозками (TMS) – программные комплексы, которые предназначены для оптимизации и автоматизации процессов, связанных с транспортными операциями. Они контролируют состояние транспортных средств, управляют перевозками, отслеживают грузы и планируют маршруты;

- Система электронного обмена данными (EDI) представляет собой набор правил и заключений, которые обеспечивают автоматизацию обмена информацией между различными участниками логистической цепочки. Они позволяют быстро передавать заказы, счета-фактуры, накладные и иные сопроводительные документы между поставщиками, производителями и клиентами;

- Программные комплексы, предназначенные для автоматизации и оптимизации процесса обработки заказов, называются системами управления заказами (OMS). Данные программы предоставляют возможность отслеживать грузы, управлять запасами, планировать производство и поставку товаров;

- Программные установки, которые способствуют управлению взаимодействия с клиентами, называются системами управления отношениями с клиентами (CRM). Они предоставляют возможность обеспечить сбор и проанализировать информацию о клиентах, управлять продажами и обслуживать клиентов.

Для координации логистических процессов и эффективного управления данными информационная инфраструктура занимает немаловажную роль в логистике. Она дает возможность участникам логистической цепи своевременно и правильно производить обмен данными, что приводит к снижению расходов, ускорению поставки и совершенствованию обслуживания клиентов.

Информационная инфраструктура совершенствует подготовку и принятие решений, получая и анализируя данные о логистических операциях. Например, системы управления складом и транспортировкой помогают планировать доставку и оптимизировать управление запасами, отслеживая движение товаров и запасов.

#### 4. Техническая инфраструктура:

Логистическая техническая инфраструктура включает все физические объекты и оборудование, необходимые для выполнения логистических процессов. Он обеспечивает ресурсы и условия, необходимые для эффективного перемещения, хранения и обработки товаров.

Транспортные средства, такие как грузовики, поезда, самолеты и корабли, имеют решающее значение для технической инфраструктуры. Данные транспортные средства необходимы для перемещения грузов. Транспортировка должна быть надежной, безопасной и приспособленной к перевозке различных видов и объемов грузов.

Складское оборудование, необходимое для хранения продукции, включает в себя погрузочно-разгрузочные машины, стеллажи, конвейеры и автоматизированные системы хранения. Данные оборудования делают процесс передвижения и хранения товаров на складе более простым. Надежное, безопасное и способное справляться с большими объемами товаров являются важными характеристиками складского оборудования.

Многие технические системы и программное обеспечение используются для управления логистическими операциями. Инструменты, такие как планирование маршрутов, отслеживание грузов и системы управления складом, помогают оптимизировать и автоматизировать логистические операции. Эти технологии должны быть надежными, гибкими и способными обрабатывать большие объемы информации.

Надежная коммуникационная инфраструктура необходима для эффективного информационного обмена и согласованности логистических операций. Такие как: сети передачи данных, интернет, телефонные механизмы и другие средства связи, которые позволяют людям общаться друг с другом внутри логистической цепочки. Надежная, быстрая и безопасная инфраструктура связи имеет решающее значение.

Техническая инфраструктура занимает значительную роль в предоставлении устойчивости и продуктивности логистических операций, что позволяет обрабатывать, перемещать и хранить товары с минимальными расходами времени и ресурсов. Должное применение технической инфраструктуры способно заметно повысить эффективность логистических операций и конкурентоспособность.

##### 5. Инфраструктура таможенного контроля<sup>6</sup>:

Инфраструктура таможенного контроля представляет собой совокупность институциональных структур, социальных процессов и технических ресурсов, необходимых для проведения таможенного контроля, экспертизы, обмена

---

<sup>6</sup> Таможенная инфраструктура [Электронный ресурс]. URL: <https://studizba.com/lectures/jekonomika-i-finansy/infrastruktura-tamozhennyh-organov/42148-tamozhennaja-infrastruktura.html>



информации, а также для обеспечения материально-технической базы таможенных органов. Она создает условия для таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности, обеспечивает работу таможенной системы в целом и осуществляет различные аспекты таможенной деятельности.

Ключевыми элементами инфраструктуры являются:

- пункты пропуска через границу;
- таможенные терминалы и склады;
- лаборатории и экспертные центры;
- it-системы и средства связи.

К основным объектам таможенной инфраструктуры относятся:

- приграничные пункты пропуска;
- таможенные посты;
- зоны таможенного контроля;
- склады для временного хранения товаров;
- склады, находящиеся под таможенным контролем;
- места упрощенного таможенного оформления.

Контрольно-пропускные пункты размещаются на таможенных пограничных переходах для осуществления надзора за ввозом и вывозом товаров.

Таможенные посты находятся в зонах таможенного контроля, установленных вдоль государственной границы и в других местах по определению таможенных органов.

Склады временного хранения предназначены для краткосрочного размещения товаров под таможенным контролем.

Крупнейшим объектом таможенной инфраструктуры в России является московский терминал "Шереметьево-Карго", который ежегодно обрабатывает более 350 тыс. тонн грузов.

Предназначение таможенной инфраструктуры в логистике нацелено на обеспечение оптимальных условий для проведения операций по импорту и экспорту товаров. Основная задача заключается в снижении расходов всех

участников международной торговли, включая импортеров, экспортеров, логистических посредников и таможенные службы. Применение логистических методов управления материальными, финансовыми и информационными потоками позволяет оптимизировать процессы, связанные с международными перевозками товаров.

Применение таможенной инфраструктуры в логистические системы подразумевает преодоление государственных границ. При разработке стратегий в области таможенной логистики компании должны учитывать особенности национальной внешнеторговой политики тех стран, с которыми они взаимодействуют в международной логистической сети, а также особенности их международных торговых отношений. Таможенная инфраструктура разрабатывается в ответ на растущий объем международной торговли. Взаимодействие между предприятиями, постоянно действующими на территориях разных стран, также может быть оптимизировано путем применения логистических принципов и получения соответствующих выгод.

Таким образом, логистика обеспечивает формирование процесса товародвижения, его эффективное функционирование путем установления необходимых хозяйственных связей между отдельными стадиями и участниками логистического процесса и таможенными органами, управление движением материальных потоков.

## **1.2 Основные принципы логистического управления**

Логистическое управление – это комплексный процесс, включающий планирование, организацию и контроль всех операций, связанных с передвижением и хранением товаров, сырья и компонентов, а также управление информацией и финансами в цепи поставок.

Логистическое управление охватывает широкий спектр деятельности, включая прогнозирование спроса, закупку и снабжение, управление запасами, складское хозяйство, транспортировку и доставку, а также управление информацией и координацию всех этапов цепочки поставок.

Кроме того, логистическое управление включает в себя анализ и оптимизацию логистических процессов, выбор оптимальных маршрутов и видов транспорта, управление рисками и принятие решений на основе данных и информации.

В логистике реализация принципов<sup>7</sup> управления выступает необходимой, поскольку их соблюдение обязательно для всех подсистем управления предприятия, такие как:

1. в логистике *системный принцип* проявляется в том, что все ее части связаны друг с другом и работают вместе, чтобы достичь общих целей управления. Оптимизация функций каждого компонента и всей логистической системы в целом является жизненно важным компонентом;

2. способность логистической системы достигать целевых результатов путем взаимосвязи ее количественных и качественных компонентов, называется *принципом интеграции*;

3. принцип целостности предполагает, что все структурные элементы логистической системы учитываются при принятии управленческих решений и используются с помощью информационной поддержки, чтобы достичь целей системы. Кроме того, это означает, что логистическую систему можно рассматривать как целую и единую структуру, состоящую из взаимосвязанных компонентов разного качества, но объединенных для достижения конечной цели;

4. концепция логистической координации. Это означает, что все части логистической системы работают вместе, чтобы управлять материальными, информационными и финансовыми потоками в процессе выполнения целевой функции. Идея логистической координации аналогично утверждает, что все компоненты системы взаимодействуют для управления этими потоками;

5. принцип глобальной оптимизации предполагает, что частные цели должны соответствовать функционированию элементов или звеньев системы.

---

<sup>7</sup> Логистическое управление: ключевые принципы и методы организации [Электронный ресурс]. URL: <https://nauchniestati.ru/spravka/organizacziya-logisticheskogo-upravleniya>

Это позволяет одновременно оптимизировать общую логистическую систему и ее структуру или управление;

6. идеология эффективности утверждает, что логистическая система может минимизировать логистические затраты при определенном уровне развития рыночных отношений, технологий производства и участников системы;

7. принцип суммарных затрат означает, что учет всей суммы издержек, связанных с управлением материальными потоками и сопутствующими им информационными и финансовыми потоками в логистической цепи. Одним из ключевых критериев при оптимизации логистических систем является минимизация общих логистических затрат;

8. принцип соответствия предполагает четкое определение конечной цели перемещения потока в соответствии с техническими, экономическими и другими требованиями, обеспечивающими движение с минимальными издержками всех видов ресурсов;

9. принцип стабильной адаптации подразумевает, что логистическая система должна стабильно функционировать даже при допустимых отклонениях параметров и факторов внешней среды, таких как колебания рыночного спроса на готовую продукцию, изменения условий поставки или закупки материальных ресурсов, транспортных тарифов и прочие. В то же время, она должна уметь адаптироваться к новым условиям, изменяя свою программу работы, параметры и критерии оптимизации;

10. принцип гибкости позволяет реализовывать принцип стабильной адаптации путем внедрения в логистическую систему механизмов, позволяющих прогнозировать изменения состояния внешнеэкономической среды и разрабатывать соответствующие меры реагирования;

11. принцип комплексности подразумевает контроль выполнения задач, стоящих перед различными логистическими структурами прямых и косвенных участников движения ресурсов и продуктов, образующих единую логистическую цепь, с целью координации их действий

12. принцип планирования инфраструктуры требует обеспечение логистического процесса соответствующими техническими, экономическими, организационными, правовыми, кадровыми и экологическими подсистемами

13. принцип надежности подразумевает обеспечение бесперебойности и безопасности движения потоков, наличие резервных каналов и технических средств для корректировки маршрута движения при необходимости, активное использование современных технологий транспортировки и управления движением, увеличение скорости и качества передачи информации и совершенствования методов её обработки;

14. принцип конструктивности предусматривает организацию координации потока и оперативное корректирование его движения, а также детальное изучение всех операций производственно-сбытовой деятельности с целью постоянного мониторинга и контроля за перемещением и изменением каждого элемента потока;

15. принцип всеобщего регулирования качеством требует обеспечение надежности и высокого уровня работы каждого элемента логистической системы для достижения общего качества товаров и услуг, предоставляемых конечным потребителям;

16. принцип предупредительности направлен на предотвращение возможных отклонений и диспропорций в логистической системе, а не только на устранение их негативных последствий.

Данные принципы связаны и зависят друг от друга, и только при соблюдении этих принципов можно создать эффективную систему управления логистикой, которая способна обеспечить оптимальную работу логистической системы и удовлетворить потребности клиента.

Преимущества организации логистического управления:

- повышение уровня обслуживания клиентов: Логистическое управление оптимизирует процессы доставки товаров и услуг, что приводит к улучшению уровня обслуживания. Компании могут быстрее и точнее доставлять товары,

соблюдая сроки, что удовлетворяет потребности клиентов и повышает их удовлетворенность;

- снижение затрат: Логистическое управление позволяет эффективно использовать ресурсы, улучшить планирование и координацию процессов, что снижает затраты на складирование, транспортировку и управление запасами. Это помогает компаниям уменьшить операционные расходы и повысить конкурентоспособность;

- повышение эффективности: Логистическое управление оптимизирует процессы и улучшает эффективность работы компании. Оно сокращает время выполнения заказов, улучшает планирование и координацию работы различных отделов, а также повышает качество и точность выполнения задач;

- улучшение управления цепью поставок: Логистическое управление улучшает контроль над движением товаров от поставщиков до конечных потребителей. Это позволяет компаниям оперативно реагировать на изменения спроса, улучшить планирование и координацию работы с поставщиками и клиентами.

Проблемы при организации логистического управления:

- сложность координации: Управление логистикой предполагает координацию и сотрудничество между различными отделами и подразделениями внутри компании. Этот процесс может быть сложным, особенно для крупных организаций со сложной структурой и многочисленными подразделениями.

- потребность в информационных технологиях: Эффективное управление логистикой основывается на использовании современных информационных технологий. Внедрение и поддержка таких систем могут создавать трудности и требовать значительных инвестиций.

- риски в цепочке поставок: Логистика включает в себя управление цепочкой поставок, которая подвержена различным рискам, таким как задержки поставок, потери или непредвиденные колебания спроса. Компании

должны быть готовы противостоять этим рискам и разрабатывать стратегии для минимизации их воздействия.

- необходимость постоянного совершенствования: Управление логистикой – это быстро развивающаяся область, требующая постоянной адаптации к меняющимся рыночным условиям и запросам клиентов. Компании должны быть готовы к постоянному обучению и повышению квалификации своих сотрудников, а также внедрению инновационных методов и технологий, чтобы оставаться конкурентоспособными.

Логистическое управление является важной частью успешной деятельности любой организации. Оно включает в себя установление целей и задач, организацию процессов, использование инструментов и методов, а также применение информационных технологий. Эффективная система логистического управления позволяет оптимально использовать ресурсы, уменьшать расходы и повышать уровень обслуживания клиентов. Однако возникают определенные вызовы, связанные с координацией различных процессов и управлением сложными информационными потоками. В целом, логистическое управление занимает значительное место в предоставлении эффективности и конкурентоспособности организации.

### **1.3 Взаимодействие таможенных органов РФ и участников внешнеэкономической деятельности**

Деятельность таможенных органов тесно связана с различными государственными системами и инфраструктурой, которые контролируют внешнеэкономическую деятельность, с различными сторонами, участвующими во внешней экономике. Во взаимодействии между сторонами проявляются различные интересы. Например, стремление одной стороны минимизировать затраты, а другой – достичь максимальной полноты собираемости таможенных пошлин и налогов. Это влияет на их отношение, которые могут носить противоположный характер. Также необходимо учитывать различные организационно-правовые формы участников внешнеэкономической деятельности.

Обеспечение законности и национальной безопасности, предоставление эффективных таможенных услуг максимально быстро являются одними из многих задач, стоящих перед таможенными службами. Участники внешнеэкономической деятельности стремятся снизить расходы в приобретении таможенных услуг, сократить время таможенных процедур и простоев (рисунок 1).

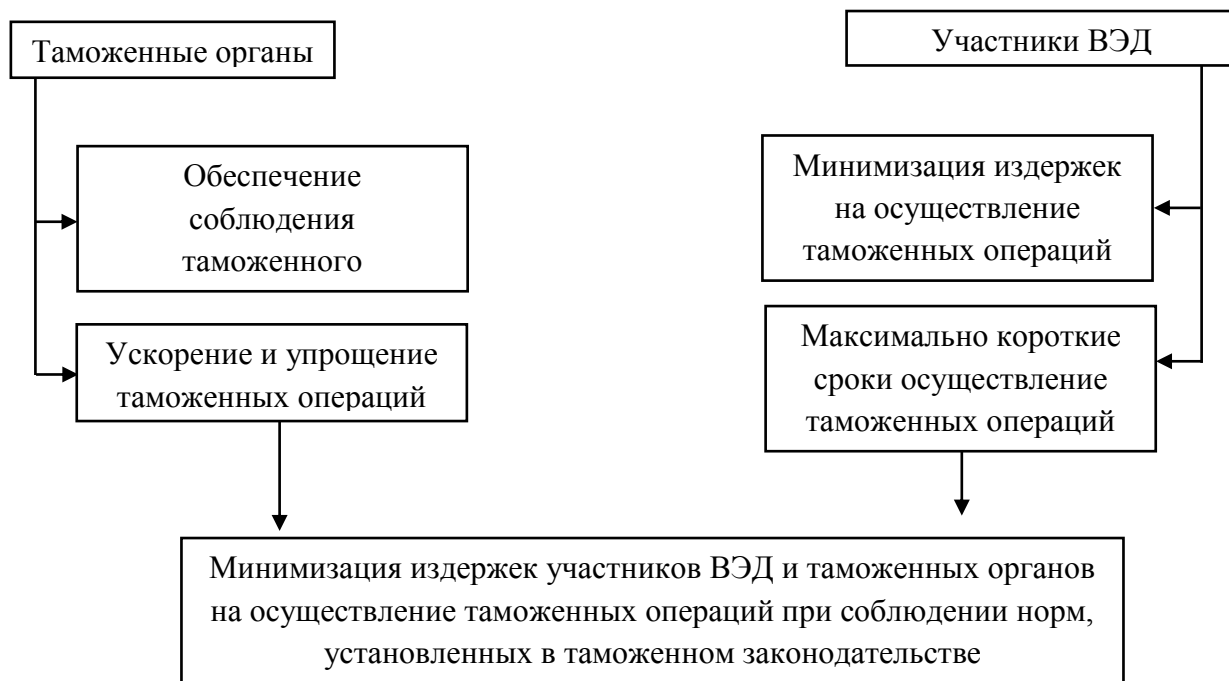


Рисунок 1 – Целевые установки взаимодействия участников ВЭД и таможенных органов РФ

Участники внешнеэкономической деятельности и таможенные органы взаимодействуют различными способами, такими как сотрудничество между государством и частным сектором, контроль над деятельностью государственных органов, взаимодействие по вопросам разрешения конфликтов, обмен информацией и совместное проведение семинаров.

Рассмотрим каждый из способов взаимоотношений между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) – это тип сотрудничества, в котором страны и иностранные участники работают вместе над проектами, направленными на достижение социальных целей. Обе стороны получают



выгоду от этого процесса. Это повышает эффективность и качество таможенных услуг, связанных с таможенным оформлением и контролем, для стран, представленных таможенными органами. Это представляет собой коммерческую выгоду для участников внешнеэкономической деятельности. Этот тип сотрудничества относительно новый в нашей экономике.

Таможенные органы и участники внешнеэкономической деятельности работают сообща над реализацией проектов строительства транспортно-логистических комплексов. Данные комплексы дают возможность предоставлять услуги более высокого качества и расширять их спектр. Для государства результатом такого проекта является возможность проведение таможенного контроля на более высоком уровне, используя ресурсы комплекса. Для партнеров это означает предоставление услуг складирования, хранения, транспортировки и других услуг на коммерческой основе, а также возможность управления комплексом и в перспективе приобретение его в собственность.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) улучшает таможенную политику и экономику страны в целом. После этого сотрудничество между государственным и частным сектором приводит к улучшению качества производства товаров и услуг, что приводит к укреплению конкурентоспособности отечественных производителей и отечественных товаров.

Участники внешнеэкономической деятельности используют лоббирование в рамках таможенной деятельности. Лоббирование относится к двум категориям: легальное – это когда воздействие на правительство происходит в рамках закона, например, финансирование избирательных кампаний; незаконное – это когда воздействие происходит в нарушение закона, например, с помощью взяток или подкупа.

Лоббирование позволяет контролировать деятельность государственных органов и защищать права граждан. Работа таможенных органов и компаний, занимающихся внешнеэкономической деятельностью, основана на том, чтобы они совместно разрабатывали законодательство, которое учитывает интересы

обоих сторон. Обе стороны получают выгоду от этого. Это стимулирует экономику страны для таможенных органов и обеспечивает ясное понимание закона для участников внешней торговли.

Данное взаимодействие снижает вероятность обжалования судебных решений, предотвращает принятие неэффективных правовых актов, устраняет административные барьеры для участников внешнеэкономической деятельности и улучшает прозрачность таможенного регулирования.

Часто возникают разногласия во взаимодействии таможенных органов с иностранными компаниями, которые могут привести к конфликту интересов между государственным и частным сектором экономики. Если обе стороны готовы прийти к компромиссу, решение конфликта может быть достигнуто. В таких обстоятельствах стороны, которые были в конфликте, пытаются понять точку зрения друг друга и прийти к компромиссному решению, которое удовлетворило бы все стороны. С помощью этого метода можно сохранить взаимную выгоду, но это требует времени и взаимного доверия с обеих сторон.

Чтобы разрешить конфликты, сотрудничество и партнерство часто приводит к новому решению, которое учитывает интересы обеих сторон, даже если оно отличается от первоначальной позиции. Хотя этот метод требует много времени, он способен полностью решить споры. Многие детали проблемы переоцениваются или устраняются в процессе обсуждения.

Предоставление информационной поддержки является дополнительным способом взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности.

Участники внешнеэкономической деятельности должны регулярно получать от таможенных органов информацию о любых изменениях в требованиях таможенного законодательства. Этот процесс осуществляется таможенной системой, которая прозрачна.

Средства массовой информации используются для взаимодействия. В телевизионных и радиопередачах, в печатных изданиях выступают сотрудники таможенных органов. Федеральная таможенная служба выпускает

официальные издания, такие как журнал «Таможня» и «Таможенный бюллетень». Эти издания публикуют новости о применении различных нормативных актов и изменениях в законодательстве, рассказывают о проделанной работе, о планах, которые будут выполняться в будущем.

При организации таможенной политики, таможенные органы активно сотрудничают с людьми, занимающимися внешнеэкономической деятельностью, проводя различные семинары, совещания и конференции. Эти инициативы помогают людям понять таможенное законодательство, лучше взаимодействовать с таможенными органами и решать проблемы, возникающие в процессе торговли и коммерческого развития. Для участников внешнеэкономической деятельности крайне необходимо иметь возможность предварительно урегулировать споры, прежде чем они перерастут в конфликты.

Таможенные органы и стороны внешнеэкономической деятельности регулярно встречаются и проводят конференции. Консультативный комитет по таможенной политике был создан в 1996 году с целью упрощения таможенных процедур, сокращения временного периода, необходимого для реализации таможенных операций, и ускорения процессов торговли.

На деятельность таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности положительно влияет совместное принятие решений. Этот процесс происходит в форме обсуждения между государством и сторонами внешнеэкономической деятельности с учетом интересов каждой стороны при принятии решений. Взаимодействие способствует продвижению национальной продукции, уменьшению административных барьеров и улучшению понимания и усвоения таможенного законодательства, что способствует его прозрачности и ясности и гарантирует соблюдение этих правил.

Рассматриваемая как система, деятельность, включающая взаимодействие таможенных служащих и сторонников внешнеэкономической деятельности, требует определения основных принципов взаимодействия для максимизации ее влияния на функционирование системы:

- единство таможенных органов и системы централизованного управления;

- принцип компетентности и профессионализма;

- основы системного подхода;

- идея адаптации;

- продвижение развития IT-таможенных технологий;

- внедрение инновационных подходов к управлению.

Рисунок 2 показывает взаимодействие таможенных служащих и участников внешнеэкономической деятельности на всех уровнях. Это позволяет сделать их взаимодействие эффективным в процессе обработки товаров/грузов и транспортных средств, пересекающих таможенную границу России.

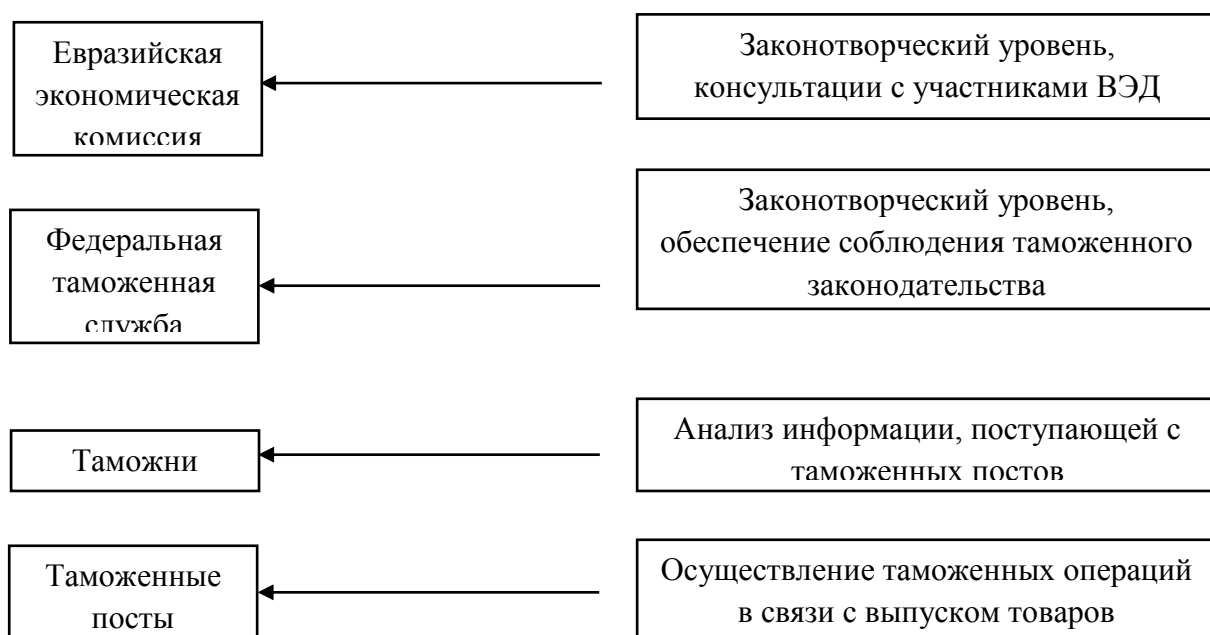


Рисунок 2 – Уровни взаимодействия таможенных органов РФ и участников внешнеэкономической деятельности

## 2 АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДФО

### 2.1 Внешнеторговая деятельность регионов ДФО: особенности динамики и структуры

В 2021 году внешнеэкономическую деятельность осуществляли 5 783 участника ВЭД (исключая торговлю с государствами-членами ЕАЭС). Количество участников по сравнению возросло на 1,4 %

Представим показатели внешней торговли ДФО (таблица 1)<sup>8</sup>

Таблица 1 – Показатели внешней торговли ДФО за 2019-2021 годы

В МЛН. ДОЛЛ.

Показатель	2019	2020	2021	Абсолютное изменение		Темп роста, %	
				2020 к 2019	2021 к 2020	2020 к 2019	2021 к 2020
Внешнеторговый оборот	37163	32115	39158	-5048	7043	86,42	121,93
Экспорт	28780	24054	28580	-4726	4526	83,58	118,82
Импорт	8383	8060	10577	-323	2517	96,15	131,23
Сальдо внешней торговли	20397	15994	18003	-4403	2009	78,41	112,56

Внешнеторговый оборот в 2020 году сократился на 5048 млн. долл. Сокращение импорта за данный период обусловлено заболеванием COVID-19, оказавшее негативное влияние на внешнюю торговлю ДФО. За данный период снижение экспорта составило 4726 млн. долл., а импорта на 323 млн. долл.

В 2021 году происходит рост объема внешней торговли ДФО на 7043 млн. долл. Такое изменение обусловлено резким ростом цен на большинство экспортируемых товаров, и экспорт Дальневосточного федерального округа вернулся на уровень, характерный для 2019 года. В связи с увеличением как

<sup>8</sup> Внешняя торговля ДФО [Электронный ресурс]. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147017>

цен, так и физического объема импортируемой продукции, импорт в макрорегион заметно вырос.

Стоит отметить, что округ является экспортноориентированным, так как на протяжении анализируемого периода сальдо внешней торговли положительное.

Далее проанализируем структуру экспорта ДФО (таблица 2)<sup>9</sup>.

Таблица 2 – Структура экспорта ДФО за 2019-2021 годы

Товарная группа	2019		2020		2021	
	Млн. долл.	%	Млн. долл.	%	Млн. долл.	%
Экспорт, всего	28780,1	100,0	24054,0	100,0	28580,4	100,0
Минеральные продукты	18116,2	62,9	14360,7	59,7	16640,4	58,2
Продукция ТЭК	16957,0	58,9	12470,4	51,8	14245,7	49,8
Уголь каменный	2000,8	7,0	1550,8	6,4	3236,3	11,3
Нефть сырая и нефтепродукты сырые	9234,8	32,1	6372,7	26,5	7163,1	25,1
Нефтепродукты, кроме сырых	541,9	1,9	228,8	1,0	293,4	1,0
Газ природный сжиженный	4406,6	15,3	3679,3	15,3	2526,9	8,8
Продовольственные товары и сырьё	4013,0	13,9	4030,5	16,8	4643,1	16,2
Рыбная продукция	3526,7	12,3	3469,5	14,4	3998,9	14,0
Рыба мороженая	2098,3	7,3	1971,2	8,2	1883,5	6,6
Крабы	1017,6	3,5	1116,2	4,6	1608,7	5,6
Жемчуг, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них	3633,6	12,6	3594,2	14,9	4367,1	15,3
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	1140,0	4,0	942,1	3,9	1111,0	3,9

<sup>9</sup> Внешняя торговля ДФО [Электронный ресурс]. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147017>

## Продолжение таблицы 2

Товарная группа	2019		2020		2021	
	Млн. долл.	%	Млн. долл.		Млн. долл.	%
Машиностроительная продукция	1283,9	4,5	689,2	2,9	916,7	3,2
Металлы и изделия из них	520,7	1,8	350,4	1,5	748,5	2,6
Прочие	72,7	0,3	86,7	0,4	153,5	0,5

При сохранении существенных изменений в ценовых показателях структура экспорта Дальневосточного федерального округа в 2020-2021 годах осталась неизменной: основными экспортными товарами остаются топливно-энергетические ресурсы, минерально-сырьевые материалы, рыбная продукция и товары лесопромышленного комплекса.

Дальневосточный федеральный округ выступает крупным экспортером нефтепродуктов. В течение последних пятнадцати лет доля комплекса топливно-энергетических товаров в общем объеме экспорта составляла около 60%. Следовательно, объем экспорта региона в значительной степени зависит от динамики экспорта этой группы товаров.

Дальневосточный федеральный округ является значительным экспортером нефтепродуктов. В течение последних пятнадцати лет около 60% общего объема экспорта приходилось на различные виды топливно-энергетических товаров. Следовательно, экспортный потенциал региона в значительной мере зависит от тенденций экспорта данной категории товаров.

В 2020-2021 годах физический объем экспорта товаров, связанных с древесиной и ее изделиями, существенно снизился: в 2020 году он уменьшился на 13,9% по сравнению с предыдущим годом, а в 2021 году этот показатель снизился на 11,8%.

В 2020 году сокращение предложения привело к снижению стоимости на 17,8%, в 2021 году благодаря росту экспортных цен стоимость экспорта данной продукции возросла на 17,6%.

Таблица 3 – Товарная структура импорта ДФО за 2019-2021 годы<sup>10</sup>

Товарная группа	2019		2020		2021	
	млн. долл.	%	млн. долл.	%	млн. долл.	%
Импорт, всего	8383,3	100,0	8060,4	100,0	10577,2	100,0
Машиностроительная продукция	4511,3	53,8	4394,9	54,5	6232,4	58,9
Химические товары	752,9	9,0	709,5	8,8	882,9	8,3
Металлы и изделия из них	683,0	8,1	610,0	7,6	842,0	8,0
Минеральные продукты	436,5	5,2	632,2	7,8	707,5	6,7
Продовольственные товары и сырьё	1057,2	12,6	743,4	9,2	686,7	6,5
Продукция ТЭК	112,5	1,3	198,0	2,5	321,6	3,0
Текстиль, текстильные изделия и обувь	311,4	3,7	438,1	5,4	533,4	5,0
Прочие	630,8	7,5	532,4	6,6	692,2	6,5

Наибольшую долю в структуре импорта ДФО составляет машиностроительная продукция, ее доля составляет более 53 %. Данное обстоятельство обусловлено близостью расположения с КНР. Так, округ является крупным импортером строительной и специальной техники из Китая.

В 2020 году практически со всех региональных направлений наблюдалось сокращение импорта. Например, по сравнению с 2019 годом, импорт товаров машиностроения уменьшился на 2,6%, продуктов питания – на 29,7%,

<sup>10</sup> Внешняя торговля ДФО [Электронный ресурс]. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147017>



химической продукции – на 5,8%, а металлов и изделий из них – на 10,7%. Это сокращение импорта связано со слабостью рубля. Согласно данным Центрального банка России, индекс фактического эффективного обменного курса российского рубля по отношению к доллару США в 2020 году снизился на 7,8% по сравнению с 2019 годом.

В 2021 году, при восстановлении доходов российской экономики и стабильности курса рубля, цены на импортные товары в макрорегионе значительно выросли, несмотря на продолжающийся спрос на них. По сравнению с 2020 годом, импорт товаров машиностроения вырос на 41,8%, металлов и изделий из них – на 38%, химической продукции – на 24,4%, а текстильных товаров и обуви – на 21,8%. В то же время импорт продовольствия сократился на 7,6%.

Таблица 4 – Территориальная структура внешней торговли ДФО за 2019 – 2021 годы<sup>11</sup>

В ТЫС. ДОЛЛ.

Округ\регион	Оборот			Экспорт			Импорт		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
ДФО	37163,4	32114,4	39157,6	28780,1	24054,0	28580,4	8383,3	8060,4	10577,2
Сахалинская область	16139,0	12225,5	11894,5	15188,3	11323,7	11469,4	950,8	901,7	425,1
Приморский край	9272,7	7930,5	10617,0	4063,6	2845,6	3404,6	5209,2	5084,9	7212,3
Республика Саха (Якутия)	4332,7	3525,1	5730,7	4051,6	3427,8	5550,8	281,1	97,3	180,0
Хабаровский край	2718,9	2586,1	3647,1	1847,1	1806,3	2537,4	871,8	779,9	1 109,7

<sup>11</sup> Годовая динамика товарооборота субъектов РФ, расположенных на территории ДФО [Электронный ресурс]. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/235861>

## Продолжение таблицы 4

Округ\регион	Оборот			Экспорт			Импорт		
	2019	2020	2021		2019	2020	2021		2019
Забайкальский край	1011,0	1516,9	2089,6	633,1	1071,9	1456,4	377,9	445,0	633,2
Республика Бурятия	1004,6	1232,0	1417,1	909,5	1163,0	1329,0	95,1	69,0	88,1
Камчатский край	1047,6	1051,7	1190,5	869,3	823,2	977,0	178,2	228,5	213,6
Амурская область	755,3	924,6	1158,7	480,4	647,2	626,9	274,9	277,3	531,7
Магаданская область	524,8	541,2	646,7	455,8	457,8	551,8	68,9	83,4	94,8
ЕАО	143,7	207,3	406,3	120,2	198,3	395,4	23,5	9,0	10,9
ЧАО	213,1	373,5	359,5	161,3	289,2	281,7	51,8	84,3	77,8

За последние 10-15 лет территориальная структура внешнеторговой деятельности Дальневосточного федерального округа осталась стабильной. Лидерами внешнеторговой деятельности в 2019-2021 годах являлись Сахалинская область, Республика Саха (Якутия), Приморский и Хабаровский края.

Большая часть экспорта товаров топливно-энергетического комплекса проходит через Сахалинскую область, что привело к значительному сокращению экспорта из этого региона в 2020-2021 годах.

Приморский край выступает в качестве крупного поставщика рыбной продукции и древесины, а значительная часть экспорта изделий из древесины и рыбной продукции осуществляется через Хабаровский край.

Преобладающее влияние на территориальную структуру импорта из Дальневосточного федерального округа оказывает Приморский край, через который осуществляется основная часть импортной продукции. Около 70% от общего объема импорта продукции машиностроения и товаров химической продукции, свыше 70% продовольственных товаров проходят через Дальневосточный федеральный округ. Существенное влияние в импорт региона вносят Сахалинская область (поставками продукции машиностроения) и Хабаровский край.

В 2020-2021 годах Приморский край, Сахалинская область и Хабаровский край традиционно были поставщиками импорта в Дальневосточном федеральном округе. В результате значительного уменьшения поставок инженерных продуктов произошло резкое сокращение объема импорта в Сахалинской области.

Таблица 5 – Географическая структура внешней торговли ДФО за 2019 – 2021 годы<sup>12</sup>

в млрд, долях в %

Экспорт				Импорт			
Страна / объединение	2019	2020	2021	Страна / объединение	2019	2020	2021
Экспорт, всего	28780,1	24054,0	28580,4	Импорт, всего	8383,3	8060,4	10577,2
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>		<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Республика Корея	9420,4	7139,1	8999,2	КНР	4018,6	3905,6	5154,7
	<i>32,7</i>	<i>29,7</i>	<i>31,5</i>		<i>47,9</i>	<i>48,5</i>	<i>48,7</i>
КНР	6453,4	6935,4	8737,0	Республика Корея	701,8	657,2	1325,8
	<i>22,4</i>	<i>28,8</i>	<i>30,6</i>		<i>8,4</i>	<i>8,2</i>	<i>12,5</i>

<sup>12</sup> Экспорт/Импорт ДФО [Электронный ресурс]. URL: <https://ru-stat.su>

Продолжение таблицы 5

Экспорт				Импорт			
Страна / объединение	2019	2020	2021	Страна / объединение	2019	2020	2021
Япония	6069,3	4510,3	4011,4	Япония	1243,1	1078,2	1258,8
	<i>21,1</i>	<i>18,8</i>	<i>14,0</i>		<i>14,8</i>	<i>13,4</i>	<i>11,9</i>
Бельгия	1778,6	1205,4	1536,4	США	401,2	318,6	322,5
	<i>6,2</i>	<i>5,0</i>	<i>5,4</i>		<i>4,8</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
ОАЭ	406,3	778,7	1069,6	Германия	228,5	213,9	235,4
	<i>1,4</i>	<i>3,2</i>	<i>3,7</i>		<i>2,7</i>	<i>2,7</i>	<i>2,2</i>
Содружество Независимых Государств	588,4	782,6	773,8	Содружество Независимых Государств	369,1	484,7	455,3
	<i>2,0</i>	<i>3,3</i>	<i>2,7</i>		<i>4,4</i>	<i>6,0</i>	<i>4,3</i>
Прочие	4063,8	2702,4	3 453,1	Прочие	1421,0	1402,3	1824,7
	<i>14,1</i>	<i>11,2</i>	<i>12,1</i>		<i>17,0</i>	<i>17,4</i>	<i>17,3</i>

Из представленных данных видно, что внешнеторговые операции Дальневосточного федерального округа главным образом ориентированы на страны Азиатско-Тихоокеанского региона. На сегодняшний день данный макрорегион осуществляет активную торговлю более чем со 150 странами мира. Однако ключевыми партнерами, определяющими характер внешней торговли ДФО, традиционно являются Китай, Южная Корея и Япония, что отличает его от общероссийских тенденций. Исключением является категория товаров «Жемчуг природный или культивированный, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы, металлы и изделия из них»,

которая преимущественно экспортируется в Бельгию, Объединенные Арабские Эмираты и Индию.

## 2.2 Таможенно-логистическая инфраструктура ДФО: особенности и показатели развития

Усовершенствование таможенно-логистической инфраструктуры содействует снижению вероятности нарушений таможенных законов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и законодательства Российской Федерации (РФ) в области таможенного дела, сокращению числа преступлений в местах пересечения таможенной границы. Это происходит потому, что расширение сети пунктов таможенного контроля позволяет значительно усилить контроль над перемещением товаров и транспортных средств через границу.

Проанализируем динамику складов временного хранения в РФ (рисунок 3)<sup>13</sup>.

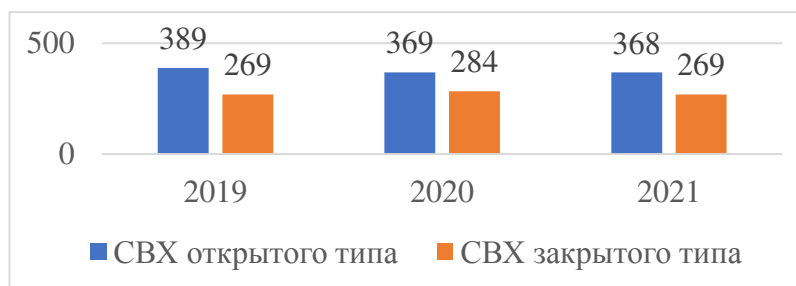


Рисунок 3 – Динамика складов временного хранения в РФ за 2019-2021 гг., ед.

Как видно из представленного рисунка, динамика СВХ открытого типа ежегодно снижается, что вызвано сокращением спроса на их услуги ввиду упрощения таможенной очистки грузов. Динамика складов закрытого типа показывает рост в 2020 году, но сокращается в 2021 до 269 ед.

Распределение СВХ в разрезе таможенных управлений отражено ниже (рисунок 4)<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Реестр владельцев складов временного хранения [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/registers/temporary-warehouse-owners?page=2>

<sup>14</sup> Реестр владельцев складов временного хранения [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/registers/temporary-warehouse-owners?page=2>



Рисунок 4 – Распределение СВХ по таможенным органам в РФ за 2021 год

По состоянию на 2021 год на Дальневосточное таможенное управление приходится порядка 51 действующего склада временного хранения.

Дальневосточное таможенное управление осуществляет свою деятельность на территории одиннадцати субъектов Дальневосточного федерального округа:

- Республики Бурятия и Саха (Якутия);
- Забайкальский, Камчатский, Приморский и Хабаровский края;
- Амурская, Магаданская и Сахалинская области;
- Еврейская автономная область;
- Чукотский автономный округ.

Площадь региона деятельности ДВТУ – почти 7 млн. км<sup>2</sup> (или 40,6 % территории Российской Федерации).

В регионе деятельности ДВТУ протяженность государственной границы составляет 55 % (28 862,42 км) государственной границы Российской Федерации, из них с:

- Китайской Народной Республикой (далее – КНР) – 3 634,07 км (в регионах деятельности Уссурийской, Хабаровской и Читинской таможен);
- Монголией – 1 906,65 км (в регионах деятельности Бурятской и Читинской таможен);
- Японией – 194,3 км (в регионе деятельности Сахалинской таможни, в частности, по проливам Лаперуза (между о. Сахалин и о. Хоккайдо),

Кунаширскому (между о. Кунашир и о. Хоккайдо) и Советскому (между островами Малой Курильской гряды и о. Хоккайдо);

- Корейской Народно-Демократической Республикой – 78,4 км (в регионе деятельности Уссурийской таможни);

- Соединенными Штатами Америки (далее – США) – 49,0 км (в регионе деятельности Сахалинской таможни).

Морская граница (около 23 000 км) проходит вдоль побережья морей Тихого океана (16 997 км – вторая по протяженности морская граница России): Берингова, Охотского, Японского, а также вдоль побережья морей Северного Ледовитого океана (около 6 000 км): Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского. Главные незамерзающие порты – Владивосток и Находка.

В регионе деятельности Сахалинской таможни, в частности, по проливам Лаперуза (между о. Сахалин и о. Хоккайдо), Кунаширскому (между о. Кунашир и о. Хоккайдо) и Советскому (между островами Малой Курильской гряды и о. Хоккайдо) проходит граница между Россией и Японией. Граница между Россией и США проходит в водах Берингова пролива.

В непосредственном подчинении ДВТУ находится 9 таможен, в том числе Дальневосточная оперативная, 62 таможенных поста. Также функционирует 80 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, которые включают в себя: морские – 30, воздушные – 11, смешанные – 10, автомобильные – 20, железнодорожные – 7, речной – 1, пешеходный – 1.

Из функционирующих пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, находящихся под контролем Дальневосточного таможенного управления, 58 активно используются для перемещения физических лиц, транспортных средств и товаров. Остальные 22 пункта пропуска не задействованы в данных процессах.

Большая часть пунктов пропуска не соответствует существующим требованиям к обустройству и оснащению, необходимо их реконструировать либо инициировать строительство новых.

В настоящее время в соответствии с порядком, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26.06.2008 № 482, установлено и открыто 17 пунктов пропуска, а именно:

- Анадырь (Угольный) (воздушный, Чукотский автономный округ);
- Беринговский (морской, Чукотский автономный округ);
- Благовещенск (смешанный, реконструирован в пределах терминала ООО «Речной порт НОМИНАЛ», Амурская область);
- Ванино (морской, реконструирован на территории транспортно-перегрузочного комплекса на северном берегу бухты Мучка, Хабаровский край);
- Восточный (морской, реконструирован в пределах терминалов АО «Восточный Порт» и ООО «Спецморнефтепорт», Приморский край);
- Владивосток (Кневичи) (воздушный, реконструирован в пределах помещений зал для официальных лиц и делегаций терминала «А» аэровокзального комплекса, Приморский край);
- Зарубино (морской, Приморский край);
- Забайкальск (автомобильный, Забайкальский край);
- Забайкальск (железнодорожный, Забайкальский край);
- Кани-Курган (автомобильный, Амурская область);
- Кяхта (автомобильный, Республика Бурятия);
- Пригородное (морской, Сахалинская область);
- Поярково (смешанный, реконструирован на территории терминала ОАО «Поярковский элеватор», Амурская область);
- Советская Гавань (морской, Хабаровский край);
- Сквородино (смешанный, Амурская область);
- Хабаровск (Новый) (воздушный, Хабаровский край);
- Шахтерск (морской, Сахалинская область).



На территории Дальневосточного федерального округа (ДФО) в настоящий момент действует 51 пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации. Рядом с данными объектами расположены 7 специализированных терминалов и других элементов инфраструктуры (таблица 6).

Таблица 6 – Перечень ТЛТ, расположенных вблизи государственной границы<sup>15</sup>

Таможня, в регионе деятельности которой расположен ТЛТ	Наименование ТЛТ	Владелец ТЛТ	Таможенный пост (его структурное подразделение), расположенный на площадях, предоставленных владельцем СВХ
Биробиджанская таможня	Нижнеленинский	ООО «Речной пункт пропуска «Нижнеленинское»	ОТОиТК № 2 и ОСТП Амурзетского таможенного поста
Благовещенская таможня	Благовещенский	АО «Торговый порт Благовещенск»	ОТД Благовещенского таможенного поста
Уссурийская таможня	Пограничный	ООО «Восточные рубежи»	ОСТП № 2 таможенного поста МАПП Пограничный
	Марковский	ООО «КУСТОМ-ДВ»	ОТД Лесозаводского таможенного поста
	Полтавский	ООО «Полтавский терминал»	ОСТП № 2 таможенного поста ДАПП Полтавка
	Краскинский	ООО «Хасанская транспортная компания»	ОТОиТК Хасанского таможенного поста

Из всех функционирующих терминалов логистики (ТЛТ) в Дальневосточном Федеральном округе только 3 (Пограничный, Полтавский, Благовещенский) полностью отвечает требованиям текущего законодательства. Остальные не соответствуют этим требованиям из-за отсутствия определенных инфраструктурных элементов, таких как комплексная система безопасности, система гарантированного электроснабжения, площадки и боксы для хранения

<sup>15</sup> Перечень функционирующих ТЛТ, расположенных вблизи государственной границы РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc>

и работы мобильных инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК), стационарные ДК, автомобильные и железнодорожные весы, специальные помещения (северные, для приема пищи и отдыха, санитарные узлы и т.д.), специальные площадки для проведения противоэпидемических, противоэпизоотических и карантинных фитосанитарных мероприятий, необходимое оборудование мест стоянок и осмотра транспортных средств. Среди всех ТЛТ ДФО площадки для работы мобильных ЭДК оборудованы в 5 терминалах: Нижнеленинский, Благовещенский, Пограничный, Полтавский, Краскинский, при этом возможность подключения мобильных ИДК к внешнему источнику электропитания есть только в Благовещенском ТЛТ (СПП Благовещенск).

Стоит отметить, что в 2022 году Дальний Восток стал крупнейшим функционирующим пунктом перевозки грузов. Это увеличило нагрузку на пункты пропуска в этом регионе. По словам пресс-службы департамента, обеспечение повышенной и бесперебойной проходимости было основной и наиболее важной задачей таможенных служб Дальнего Востока.

Сотрудничество с пограничными службами, Роспотребнадзором, филиалами Росгранстроя и руководителями субъектов Федерации помогает увеличить пропускную способность. Таможенные органы отдали предпочтение важным импортируемым товарам и ускорили процедуры таможенного контроля. Теперь многопрофильные таможенные пункты пропуска (МАПП) Пограничный и Краскино работают до 22:30 и 20:00.

В настоящее время железнодорожный пункт пропуска «Махалино» работает круглосуточно, а МАПП «Забайкальск» осуществляет таможенные операции с транзитными грузами в ночное время. Железнодорожные пункты пропуска в Наушках, Забайкальске и Пограничном одновременно регистрируют поезда.

Согласно информации от Федеральной таможенной службы, был решен вопрос транспортировки водителей на автобусах, следующих за новыми транспортными средствами на территорию Китая. Это способствовало

значительному увеличению объема ввозимых транспортных средств на автомобильных пунктах пропуска Забайкальск, Кани-Курган и Краскино.

Помимо этого, были обновлены профили риска с целью снижения уровня контроля товаропотока. Для ускорения оборота контейнеров в портах была налажена совместная работа с портовыми службами, проведены мероприятия по оптимизации проводимых операций. Средне время, затрачиваемое на таможенные процедуры при временном хранении контейнеров в порту, составляет около 8 часов.

В 2022 году на Дальнем востоке были открыты два новых пункта пропуска: автомобильный Кани-Курган (10 июня 2022 г.) и Железнодорожный Нижнеленинское (1 октября 2022 г.). Для увеличения их пропускной способности МАПП Кани-Курган, работающего по временной схеме, было определено новое место прибытия товаров.

Также отметим, что построен новый мост, который соединяет города Благовещенск (Амурская область) и Хэйхэ (китайская провинция Хэйлуцзян). Благодаря его запуску дорога из Благовещенска в китайский Хэйхэ стала на 300 километров короче. Раньше грузы между двумя приграничными городами летом перевозили на баржах, а зимой - по понтонной переправе. С июня 2022-го грузопоток идет круглый год - по новому автомобильному мосту. Построили крупнейший на Дальнем Востоке таможенно-логистический терминал «Каникурган» практически у самого моста «Благовещенск – Хэйхэ». Проект реализуется с 2019 года. В комплекс входит множество инфраструктурных объектов: парковки, блоки таможенного оформления, склады, терминалы – на площади около 22 га. Здесь предусмотрены перетарочный комплекс и холодильные склады, хранение и обработка опасных грузов, а также будут построены дополнительные кросс-доки и терминал единовременного хранения на 200 контейнеров. В результате всех этих действий площадь примостовой инфраструктуры терминала увеличится еще на 100 тысяч квадратных метров. И это еще не все, третий этап проекта

предполагает строительство площадки в концепции «сухой порт» на железнодорожной станции «Березовка».

Пропускная способность ТЛТ «Каникурган» 400 машин в день. Транспортно-логистический терминал (ТЛТ) «Каникурган» является резидентом территории опережающего развития (ТОР) «Амурская». Ее резиденты могут пользоваться льготами на налоги на прибыль, имущество, на земельный налог, а также снизить страховые взносы. Более того, сотрудники таможенной службы оформили ввоз 14 700 единиц новой специальной техники из Китая, в которые входят самосвалы, тягачи, автопогрузчики, бетономешалки, краны. Общий грузооборот в пункте пропуска составил 371,8 тысяч тонн, из которых 358,1 тысяч тонн пришлось на импорт, а 13,7 тысяч тонн – на экспорт. Основные документы импортируемых товаров включают новую специальную технику, оборудование, электротовары, товары народного потребления. Что касается экспорта, то основными товарами стали соевое масло и бабы, пиломатериалы, косметика.

С 30 января 2023 года пункт пропуска Кани-Курган был включен в список контрольно-пропускных пунктов, предназначенных для ввоза продовольствия в Россию. За этот период из прилегающей реки Хэйхэ в Россию было доставлено почти 13 тысяч тонн овощей и фруктов. Основными товарами, которые импортировались, были морковь, огурцы, капуста, перец, лук, яблоки, груши, лимоны и апельсины. С января 2023 года пункт пропуска переведен на круглосуточный режим работы. За год пропускная способность контрольно-пропускного пункта увеличилась почти вдвое: среднее количество автомобилей, въезжающих и выезжающих в обоих направлениях, возросло с 75 до 190.

Основные характеристики МАПП "Кани-Курган":

1. расположение: МАПП "Кани-Курган" находится на границе России и Китая и предназначен для контроля и упорядочивания автомобильного движения и пассажирских перевозок между двумя странами;

2. функции: пункт пропуска выполняет функции пограничного контроля, таможенного оформления и паспортного контроля для автотранспорта и пассажиров, пересекающих границу;

3. инфраструктура: в состав МАПП "Кани-Курган" могут входить контрольные посты, таможенные площади, пункты паспортного контроля, складские помещения и другие объекты, необходимые для эффективного функционирования пограничного контроля;

4. автомобильное движение: пункт пропуска обеспечивает организацию и безопасность автомобильного движения через пограничную линию, что является важным элементом для управления транспортными потоками;

5. согласование процедур: в МАПП "Кани-Курган" осуществляется согласование процедур и контроль за соблюдением законодательства обеих стран при пересечении границы;

6. безопасность и контроль: пункт пропуска обеспечивает контроль за безопасностью и соблюдением таможенных правил и процедур для предотвращения незаконной деятельности.

На территории Амурской области осуществляет свою деятельность и Торговый порт в Благовещенске – это ключевая транспортная инфраструктура, обеспечивающая экспортно-импортные операции и торговлю через водный транспорт. Благовещенск расположен на берегу реки Амур, что делает порт стратегически важным для торговли с другими регионами России и странами Азии. Торговый порт в Благовещенске играет ключевую роль в обеспечении грузооборота, перевалки грузов и развитии торговли в регионе. Он предоставляет возможности для международных перевозок, экспорта и импорта товаров. Порт способствует развитию экономики региона, созданию рабочих мест, увеличению торгового оборота и стимулированию экономического роста, также Торговый порт включает в себя причалы для судов, складские помещения для хранения грузов, таможенные посты, а также другие объекты инфраструктуры, необходимые для эффективной работы порта.

Порт в Благовещенске имеет большое значение для логистики и торговли в регионе, обеспечивая удобные условия для транспортировки товаров через водный транспорт и способствуя развитию международных торговых отношений.

В середине декабря 2023 года Торговым портом было объявлено об открытии понтонного моста в пределах международного пункта пропуска «Благовещенск - Хэйхэ» через реку Амур.

Понтонный мост через Амур в районе Хэйхэ и Благовещенска имеет внушительные размеры, его протяженность составляет 540 метров. Он состоит из 19 понтонов, 13 из которых поставлены Китаем, а 6 – Россией. Этот мост обеспечивает эффективную связь между областями на границе двух стран и способствует развитию торговых отношений.

Движение грузового и пассажирского транспорта по понтонному мосту организовано по очереди. Переправа людей будет осуществляться согласно расписанию, начиная с девяти утра каждый час, при условии высокой наполняемости салона автобуса. Планируется, что такой режим работы благовещенского пункта пропуска будет действовать ориентировочно до конца марта 2024 года.

Этот мост способствует увеличению объемов товарооборота и укреплению дружественных связей между Россией и Китаем, и его открытие приобретает особую значимость в условиях современных вызовов.

Понтонный мост в Торговом порту Благовещенск – это специальная конструкция, которая обеспечивает соединение между берегом и судами или плавучими объектами для перевозки грузов или пассажиров через водную поверхность.

Понтонный мост позволяет осуществлять удобный доступ к судам для погрузки и выгрузки грузов, а также обеспечивает возможность прохождения пешеходов или транспортных средств через водный путь. Он должен быть интегрирован в общую инфраструктуру Торгового порта Благовещенск для удобства и бесперебойности работы порта.

Торговый порт Благовещенска огласил следующее о понтонном мосте:

- данный мост будет являться смешанным пунктом пропуска: пассажирский / грузовой, данные потоки будут разделены между собой;

- работа будет вестись следующим образом: выезд с 8:00 до 17:00, въезд с 9:00 до 17:00 (возможна корректировка по времени, все будет зависеть от грузопотока);

- будет реверсивное движение: до 9:30 – пассажирское движение, с 9:30 – грузовое движение;

- также будет введен тайм – слот в виде заявки, где можно заранее забронировать дату и время перевозки (покупка конкретного времени = прайсу стоимости проезда). Если машина не зашла вовремя установленного времени, теряется очередь, после чего участники грузового потока переходят к концу очереди. Начинается процедура складской очереди. Очередность заработает с момента запуска моста. После определения очереди выдается регистрационный номер;

- планируется 120 грузовых машин – итого в обе стороны, 30 пассажирских машин в сутки;

- на территории понтонного моста будет иметься 2 стоянки на 150 – 200 машин. Стоимость простоя в сутки – 550 рублей;

- введены следующие тарифы: проезд туда и обратно – 20 000 рублей. (Планируется ввести тариф на раздельную оплату проезда. Либо туда, либо обратно);

- импортируемые направления будут нуждаться в ДЕС обработки (продавец обязан за свой счет в установленный в контракте срок доставить товар в согласованный порт назначения и предоставить его в распоряжение покупателя на борту судна в обычном пункте разгрузки. Расходы по выгрузке товара и по его очистке для импорта несет покупатель. Таким образом, продавец несет все риски и расходы, падающие на товар до момента, когда он был предоставлен в распоряжение покупателя на борту судна в согласованном порту назначения до выполнения тамо-женных формальностей. Данный термин

может применяться только при перевозке товара морским, внутренним водным транспортом или путем смешанной перевозки при доставке товара в порт назначения на судне), стоимость которой составляет 2 600 рублей;

- также можно заехать через мост, выехать через МАПП «Кани-Курган» и наоборот;

- допустимые габариты: ширина – 4,70; высота - пока нет точных данных. Вес до 43 тонн (не включительно). Если груз выше 43 тонн, то заявка рассматривается по индивидуальному согласованию (разрешению). На данный момент решается вопрос о максимально-допустимом весе. Согласование – это согласование заявки с портом на перевозку нужного веса по понтонному мосту свыше 43 тонн нагрузки, никаких других разрешений с КНР до ТПБ получать не нужно. Согласование будет производиться бесплатно, возможность провезти свыше 43 тонн нагрузки.

### **2.3 Реализация логистических принципов таможенной инфраструктуры ДФО**

Исследование уровня сервисных услуг, предоставляемых терминалом логистики (ТЛТ) в зоне ответственности Дальневосточного таможенного управления, показало, что все ТЛТ представляют собой склады для временного хранения товаров (СВХ), где размещаются подразделения таможенных органов. ТЛТ являются комплексами, состоящими из СВХ, а также дополнительных строений.

Одной из главных характеристик ТЛТ является предоставление широкого спектра дополнительных услуг помимо складских. В этот спектр входит предоставление парковочных мест для различных транспортных средств, включая крупногабаритные, а также услуги по маркировке, упаковке, сортировке и распределению товаров согласно требованиям клиентов, информирую клиентов о движении товаров, оказывают услуги в области логистики и маркетинга.



ТЛТ используется для подготовки товаров к реализации: здесь осуществляется отдельная отгрузка, упаковка и доставка товаров потребителям, их переупаковка и формирование новых партий.

ТЛТ объединяет товары из разных стран и формирует из них одну или несколько партий для последующей отправки грузоотправителям из различных регионов.

В холодильных складах хранятся быстропортящиеся товары, в них варьируется температура в пределах от +4 до -25 °С.

Главным преимуществом таможенно-логистических терминалов выступает предоставление экспедиторских услуг непосредственно на территории терминалов, а именно: страхование товаров и грузов, подбор наиболее эффективного маршрута перевозки, мониторинг за передвижением грузенных транспортных средств, оказывают поддержку в обработке грузов и необходимой документации, таможенном оформлении и прочее. Однако ТЛТ в зоне деятельности Дальневосточного таможенного управления не предоставляют такой широкий спектр услуг.

В таблице 7 представлена сравнительная характеристика таможенно-логистических терминалов и складов для временного хранения товаров и грузов.

Таблица 7 – Сравнительная характеристика ТЛТ и СВХ<sup>16</sup>

Показатель	ТЛТ	СВХ
Цель создания	Получение дохода, сокращение затрат участников ВЭД, перенос таможенного оформления в приграничную зону	Хранение товаров и транспортных средств, находящихся под таможенным контролем
Учредитель	Юридическое лицо	Таможенный орган либо юридическое лицо
Месторасположение	Непосредственно примыкают или находятся вблизи к пунктам пропуска	Любое место, одобренное таможенными органами

<sup>16</sup> Понятия и различия ТЛТ и СВХ [Электронный ресурс]. URL: <https://kvarc-sklad.ru/blog/svh/tamozhennyj-terminal-svkh/>

Продолжение таблицы 7

Показатель	ТЛТ	СВХ
Складские услуги	Хранение грузов на логистических складах и СВХ	Склады открытого и закрытого типа
Услуги транспортировки	Транспортировка в глубь страны; проведение погрузо-разгрузочных работ	Погрузо-разгрузочные услуги при помещении грузов на склад, выдаче, таможенном досмотре или взвешивании
Услуги экспедитора	Полный комплекс транспортно-экспедиторских услуг	–
Услуги сервиса	<ul style="list-style-type: none"> <li>- предоставление территории для автотранспорта, в том числе большегрузного;</li> <li>- маркировка, упаковка товаров;</li> <li>- информационное обеспечение клиента о товародвижении;</li> <li>- пункты бытового обслуживания;</li> <li>- предоставление консалтинговых услуг в области маркетинга, логистики</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- предоставление стояночного места для автотранспортного средства;</li> <li>- паллетирование / распаллетирование грузов</li> </ul>

Для улучшения ситуации в Дальневосточном таможенном управлении и его подчиненных, таможенные органы осуществляют ряд мер, которые направлены на повышение среднесуточной пропускной возможности пунктов пропуска. Данные меры включают:

- регулярный анализ ситуации на предмет возникновения очередей в пунктах пропуска и публикации отчетов на веб-сайтах ДВТУ и ФТС России;
- использование экспортных полос движения для оформления въезда из Китая;
- применение технологии предварительного информирования о товарах на 100 %;

- повышение рабочего времени и перераспределение персонала между экспортным и импортным направлениями в зависимости от загруженности.

Для ускорения процессов обработки товаров и транспортных средств на ТЛТ ДФО необходимо привести их в соответствии с требованиями законодательства ЕАЭС и предпринять следующие шаги:

- дополнительно оснастить площадки для выполнения грузовых и прочих операций с товарами весовой техникой, увеличить численность специализированной техники для погрузки и разгрузки товаров/грузов;

- ввести рентгеновское досмотровое оборудование в закрытых помещениях;

- обеспечить навесами (крышей) железобетонную платформу и открытую площадку, оборудовать их твердым покрытием для возможности проведения грузовых операций независимо от природных условий.

Практика показывает, что в последнее время во многих странах усиливается сотрудничество между государством и бизнесом в области строительства и эксплуатации объектов логистической инфраструктуры. Одной из форм такого сотрудничества является программа государственно-частного партнерства (ГЧП), которая позволяет реализовывать крупные проекты. Большинство логистических центров во Франции, Германии, Великобритании, Италии и Испании были построены именно таким способом. Важно отметить, что ГЧП – это не просто договор или контракт, а целая система взаимоотношений между государством и бизнесом, основанная на инициативе частных компаний и позволяющая привлекать инвестиции в развитие инфраструктуры.

Частные компании имеют возможность принимать участие в проектах ГЧП на различных этапах: начиная от осуществления коммерческой деятельности на территории логистического центра и заканчивая управлением всей его работой.

Соглашение между сторонами предусматривает заключение договора с частной компанией, предметом которого может быть реконструкция, строительство или эксплуатация объекта государственной собственности.

Стоит отметить, что первостепенные права собственности в отношении данного объекта остаются неизменными, и государство остается его собственником даже после передачи его в управление частной компании. Такой подход позволяет использовать частные инвестиции для достижения главной цели создания ТЛТ – объединения на одной территории компании, предоставляющих логистические сервисные услуги, вместе с таможенными органами. Дальневосточный федеральный округ имеет стратегическое значение для России, поэтому улучшение таможенно-логистической инфраструктуры в данном регионе является важным условием для развития транзитных направлений.

Создание транспортно-логистического и транзитного потенциала в Дальнем Востоке способствует ускорению перемещения товаров и других грузов через эту территорию. Это открывает возможность использования транспортного маршрута из китайской провинции Хэйлунцзянь в Россию, что существенно стимулирует внешнеэкономическую активность региона.

### 3 ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ И УЧАСТНИКОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

#### **3.1 Проблемы логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности**

ФТС РФ является ключевым институтом, который занимается непосредственным регулированием международной торговли и цепочек поставок между странами. Участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД), в силу специфики своей работы, вынуждены перемещать товары через таможенную и взаимодействовать с ФТС России. Это взаимодействие имеет ряд особенностей, связанных с необходимостью соблюдения таможенно-правовых правил. Непрактичное применение способно вызвать повышение расходов для участников внешнеэкономической деятельности и для самого государства.

Структура отношений, происходящие между представителями ФТС России и участниками внешнеэкономической деятельности, включает в себя субъектов данных отношений, участников взаимодействия, формы и их порядок.

Многочисленные стороны внешнеэкономической деятельности регулируются таможенным кодексом ЕАЭС<sup>17</sup>:

- таможенные органы;
- перевозчик таможенных грузов;
- представитель налоговой службы;
- декларант;
- профессионал в области таможенных операций;
- владельцы складов для временного хранения товаров и грузов.

---

<sup>17</sup> ТК ЕАЭС, раздел 8 [Электронный ресурс]. URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=388740#h6074>

В структуре внешнеэкономической деятельности важную роль играют как государство в лице Федеральной таможенной службы России, так и сами декларанты. Цепочка внешнеэкономических операций невозможна без данных субъектов.

Внешнеэкономические предприятия обычно сотрудничают с федеральными таможенными органами Российской Федерации по двум основным направлениям. Регистрация и предоставление информационных услуг являются первыми направлениями. Второе направление заключается в том, чтобы ФТЦ консультировали всех участников внешнеэкономической деятельности по вопросам таможенного законодательства и действующей таможенной политики. Этот метод помогает избежать недоразумений, которые возникают при взаимодействии участников внешнеэкономической деятельности с Федеральной торговой службой. В большинстве случаев такие недоразумения связаны с непониманием или незнанием нормативных актов таможенного законодательства.

Компании, занимающиеся транспортной логистикой, играют важную роль во взаимодействиях между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности. Они значительно сокращают время, необходимое для прохождения таможенных процедур, необходимых для прохождения товаров и транспортных средств через таможенную границу Евразийского экономического союза, для их выпуска.

Компании должны регулярно оценивать свою коммерческую и производственную деятельность, чтобы улучшить качество своих аутсорсинговых услуг, таких как управление запасами, транспортировка, планирование перемещения грузов, складирование и временное хранение, таможенные процедуры, связанные с транспортировкой, и другие логистические процессы. Они должны проводить исследования спроса и постоянно взаимодействовать с таможенными органами всех уровней. Опыт показывает, что несмотря на то, что большинство участников внешнеэкономических операций добросовестно соблюдают правила, некоторые

могут намеренно или по недосмотру нарушать правила. Это может привести к значительным потерям федеральных доходов и хаосу в работе таможенных органов и других государственных учреждений. В результате контролировать перемещение каждого транспортного средства в рамках глобальных цепочек поставок грузов является жизненно важным. Обязательно, чтобы все виды транспорта, таможенные органы и другие государственные службы, перегрузочные комплексы работали вместе. Нужно применять логически обоснованный метод предоставления услуг для потока товаров.

Взаимоотношение между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД) представляет собой процесс координации действий его участников с целью повышения эффективности международной торговли и минимизации расходов для государства и участников ВЭД.

Главная цель взаимоотношений заключается в достижении согласованности интересов участников процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Российской Федерации.

Таможенная система тесно связана<sup>18</sup> с российской экономикой, особенно с областью внешнеэкономической деятельности, которая базируется на современных рыночных принципах. В таких условиях таможенная система должна верно определить рынок, найти свое место в нем, понять, какой продукт она предлагает, кому он нужен и как его наиболее выгодно продать. Таким образом, чтобы эффективно регулировать и контролировать таможенные процессы, система должна понимать природу рынка, обладать способностью к обучению, адаптации, организации и развитию, а также иметь механизмы для реализации данных свойств на практике. Другими словами, таможенная система должна быть конкурентоспособной на рынке.

Основные принципы взаимоотношений между бизнесом и таможенной службой определены в следующем документе: «Международная конвенция об

---

<sup>18</sup> Проблемы взаимоотношений участников ВЭД с таможенными органами [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru>

упрощении и гармонизации таможенных процедур». Ключевым принципом, который проходит через все положения данной Конвенции, является необходимость упрощения таможенных процедур с целью ускорения внешнеторгового оборота, поддержки торговли и устранения необоснованных административных препятствий. Конвенция также содержит конкретные рекомендации относительно того, как государство в лице таможенной службы должно строить свои отношения с участниками внешнеторговой деятельности.

Так как таможенная служба играет важную роль в системе международной торговли, важно, чтобы таможенные органы применяли в своей деятельности современные методики и стремились максимально упростить внешнеторговые операции.

В настоящее время существуют множество проблем, которые препятствуют эффективному осуществлению внешнеторговой деятельности в нашей стране. Решение данных проблем могло бы способствовать увеличению внешнеторгового оборота, привлечению большего числа участников внешнеэкономической деятельности, а следовательно, и увеличению денежных поступлений в федеральный бюджет.

Проблемы управления логистикой в организации взаимодействия между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности могут быть разнообразными и оказывать влияние на эффективность транспортировки грузов. Главными проблемами<sup>19</sup>, возникающие при взаимодействии таможенных органов и участников внешней торговли в управлении логистикой, являются:

- недоработка таможенного законодательства и неопределенность его значения;
- занижение таможенной стоимости товаров;
- несоблюдение корректного взаимодействия таможенных органов РФ и таможенных органов иностранных государств;

---

<sup>19</sup> Проблемы взаимоотношений участников ВЭД с таможенными органами [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru>



- продолжительность процедур таможенного оформления. Задержки в таможенных процедурах могут увеличивать потери времени и затраты на логистические операции. Поздняя регистрация документов и несоответствие требованиям могут вызывать дополнительные задержки;

- отсутствие эффективного взаимодействия между службами безопасности и таможенными органами, транспортными компаниями и другими участниками может вызвать сложности в выполнении требований и координации действий;

- отсутствие современных систем электронного документооборота и мониторинга может ухудшить контроль за грузами и обменом информацией между участниками логистической цепи;

- сложные и избыточные таможенные процедуры, требующие большого количества документов и форм, могут замедлить процесс прохождения грузов через границу;

- изменения в таможенном законодательстве или правилах могут создать неопределенность для участников логистической цепи, затрудняя планирование и выполнение операций;

- незаконное осуществление внешнеэкономической деятельности;

- нецелостное применение логистических подходов и методов в работе таможенных органов и т.д.

Множество законов и ведомственных нормативов затрудняют упорядочивание таможенных процедур, классификацию товаров, подтверждение их происхождения, определение таможенной стоимости и решение других вопросов. Особенностью правового регулирования в области таможенного дела является то, что большое количество ситуаций при таможенном оформлении регулируется многочисленными указаниями и распоряжениями Федеральной таможенной службы. Это создает трудности для участников внешнеэкономической деятельности, которые не способны самостоятельно ориентироваться в большом объеме нормативных документах, предусмотреть все трудности, которые могут возникнуть в процессе

таможенного оформления, что в результате часто несут убытки вместо ожидаемой прибыли от внешнеэкономической деятельности.

Недооценивание таможенной стоимости, вероятно, является наиболее серьезной проблемой. Эта часть является основной причиной большинства судебных споров и жалоб. В статье 323 Таможенного кодекса Российской Федерации говорится, что таможенные органы контролируют и могут изменять таможенную стоимость, а декларант определяет и декларирует таможенную стоимость. Но для снижения таможенных платежей и повышения конкурентоспособности на российском рынке внешние торговцы заинтересованы в снижении цен. Это влияет на объем собираемых таможенных платежей и финансовое состояние государственного бюджета, таможенные органы стремятся установить более высокую таможенную стоимость. В результате данных разногласий интересов уменьшение риска ложного декларирования и других нарушений таможенных правил становится труднее.

Отсутствие четкого сотрудничества между таможенными службами Российской Федерации и зарубежными аналогами играет значительную роль в управлении логистикой. Это обусловлено различиями в таможенном законодательстве, что затрудняет эффективное взаимодействие между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами.

Когда товары и транспортные средства ввозятся в Россию, таможенные органы могут задерживать процесс таможенного оформления из-за недостаточно информации в декларации. Чтобы пройти таможенные процедуры в стране-импортере и получить разрешение на ввоз товаров, необходимо использовать эту информацию. Ситуация усложняется, если товары импортируются с минимальной тарифной ставкой. Таможенные органы требуют дополнительных документов и данных, чтобы подтвердить, что товары относятся к этой категории. Участники внешнеэкономической деятельности должны обращаться за этой информацией к соответствующим агентам внешнеэкономической деятельности, если нет законов или нормативных актов, определяющих такие требования.

Таможенные процедуры значительно снижают потери внешнеэкономических компаний. Любая задержка в процессе таможенного оформления и контроля неизбежно приводит к убыткам, в том числе из-за простоя товаров и транспортных средств, из-за дополнительных расходов на услуги таможенных брокеров, временное хранение на складах и других факторов. При разрешении споров и согласовании требуемых процедур могут возникнуть убытки, если товары повреждены во время хранения.

По мнению экспертов в области логистики, до 70% конечной стоимости продукции, доставляемой конечным потребителям, приходится на затраты, связанные с логистическими операциями. Это высокая доля логистических издержек в конечной цене товаров, что подчеркивает важность оптимизации логистического процесса для повышения эффективности коммерческой деятельности в реальном секторе экономики. В рамках логистического процесса затраты, связанные с таможенным контролем, составляют значительную часть, достигая до 43%.

Сокращение расходов участников внешнеэкономической деятельности на таможенную пошлину происходит за счет уменьшения времени, затрачиваемого на таможенный контроль и оформления перемещаемых товаров. При неизменных средствах и методах это достигается путем снижения объемов таможенного контроля.

Одной из важных проблем во взаимодействии таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности является недостаточно использование логистических подходов и методов в работе таможенных органов. Это ведет к дополнительным временным и финансовым расходам участников ВЭД, отрицательно сказывается на их конкурентоспособности и итоговой прибыли, вызывает недовольство, что может стать причиной судебных разбирательств.

Система управления логистикой в сфере внешней торговли представляет собой сложную сеть взаимосвязанных и взаимозависимых элементов. Основными компонентами данной системы являются таможенные и другие

государственные органы, отвечающие за регулирование внешнеэкономической деятельности, таможенные и внешнеторговые посредники, экспортеры и импортеры товаров, а также конечные потребители. Интересы всех участников могут значительно отличаться и в некоторых случаях противоречить друг другу.

Например, участники внешнеэкономической деятельности стремятся успешно провести товары через таможенные контрольные точки и сократить расходы, связанные с таможенными процедурами. В то же время не все придерживаются законопослушного поведения: некоторые могут пытаться незаконно ввезти контрабанду или поддельные товары в страну. Каждый участник внешнеэкономической деятельности преследует собственные экономические интересы. Поэтому основная цель использования логистических методов в сфере внешней торговли принимает различные формы в зависимости от целей участников внешнеэкономической деятельности.

Государство, представленное таможенными органами, заинтересовано в предотвращении незаконного передвижения товаров через таможенную границу и в создании благоприятных условий для исполнительных участников внешнеэкономической деятельности. Таким образом, с точки зрения государства, применение логистического подхода должно привести к увеличению объема внешнеторговых операций и таможенных платежей, поступающих в федеральный бюджет, благодаря усовершенствованию таможенного администрирования и упрощению процедур таможенного оформления и контроля.

Участники ВЭД, включая экспортеров и импортеров, также полагают что применение логистического подхода способствует оптимизации их финансовых расходов за счет сокращения времени таможенного оформления и упрощения затратных таможенных процедур.

Транспортные предприятия, владельцы складов временного хранения, таможенные брокеры и другие посредники заинтересованы в реализации

логистического подхода, поскольку это открывает перспективы увеличения объемов экспортных и импортных потоков и, соответственно, роста доходов.

Опыт экономически развитых стран демонстрирует, что применение логистического подхода к управлению внешнеторговыми процессами позволяет защитить интересы государства в области международного товарообмена, а также согласовать их с интересами отдельных участников внешнеэкономической деятельности и личными интересами граждан, которые являются потенциальными или реальными потребителями импортных и экспортных услуг.

Современные условия ведения бизнеса в сфере внешней торговли характеризуются следующими проблемами:

- высокие расходы, связанные с осуществлением внешнеторговых операций;
- длительность таможенных процедур, что порой приводит к необоснованным задержкам в движении товаров;
- простои транспортных средств, которые ведут к потере экономической выгоды;
- недостаточно развитая нормативно-правовая, организационная, управленческая и кадровая база для обеспечения эффективного взаимодействия между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

Таким образом, можно заключить, что проблемы при перемещении товаров через таможенную границу возникают со стороны таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. Для достижения целей обеих сторон требуется координация действий всех участников товародвижения, включая готовность участников ВЭД, государство в лице таможни и околотаможенных организациях работать на достижение общих целей – перемещение товарных потоков через таможенную границу РФ в короткие сроки с минимальными издержками и получением максимальной экономической выгоды. В этом процессе каждый участник

внешнеэкономических отношений играет свою роль: государство руководствуется нормативными правовыми актами для предотвращения недобросовестной деятельности участников внешнеэкономической деятельности, а участники в свою очередь, организуют свою деятельность аналогичным образом.

Взаимное сотрудничество может помочь в решении этой сложной проблемы, где успех каждого участника зависит от успешной работы других участников внешнеэкономических отношений. Когда все стороны внешнеэкономической деятельности работают вместе, таможенное оформление международных товаров станет дешевле и быстрее. Увеличение объема торговли в течение этого периода приведет к максимизации экономических выгод.

### **3.2 Перспективы развития логистического управления при организации взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности**

Взаимосвязь таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности является одним из ключевых аспектов работы таможенных органов. Изучение взаимодействия таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности представляет собой важную задачу для контролирующих органов и для участников ВЭД. Это связано с тем, что таможенные органы играют значимую роль в развитии экспорта и регулировании импорта продукции в Российской Федерации.

Поддержка единой торговой политики Таможенного союза является одной из основных целей<sup>20</sup> таможенных органов. Для обеспечения национальной безопасности, увеличения доходов бюджета, стимулирования товарооборота и ускорения интеграционных процессов необходимо эффективное взаимодействие таможенных органов и внешнеэкономических субъектов.

---

<sup>20</sup> Совершенствование взаимодействия участников ВЭД с таможенными органами [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru>

Стратегия Федеральной таможенной службы до 2030 года определяют российскую таможенную политику как государственную стратегию в области таможенных вопросов, включающую комплекс мер, реализуемых Федеральной таможенной службой с целью успешного выполнения своих функций, и решения поставленных задач в области внешнеэкономической деятельности, такие как:

- трансформация таможенного контроля на основе дальнейшего совершенствования применения системы управления рисками;

- планируется внедрить технологию автоматической оценки уровня риска каждой товарной партии в режиме реального времени, способствующей снижению административной нагрузки на добросовестных и законопослушных участников ВЭД, а также повышению точности таргетирования объектов контроля;

- внедрение института таможенного аудита и технологии таможенного мониторинга как дополнительных инструментов таможенного контроля будут влиять на полноту взимания таможенных платежей, при этом не повлекут дополнительную финансовую нагрузку на проверяемых лиц;

- проведение скоординированного государственного контроля в части обеспечения своевременного и полного поступления таможенных, налоговых и иных обязательных платежей, исполнения соответствующих судебных решений и своевременного погашения задолженностей обеспечит минимизацию рисков неуплаты обязательных платежей в бюджет Российской Федерации с одновременным упрощением соответствующих административных процедур и уменьшением временных и финансовых затрат участников ВЭД;

- внедрение электронных навигационных пломб позволит упростить транзитные процедуры, обеспечить отслеживаемость перемещения товаров, минимизирует риски заявления недостоверных сведений при дальнейшем таможенном декларировании товаров и будет способствовать обеспечению собираемости таможенных платежей;

- реализация механизма получения электронного документа, сформированного в процессе подготовки товара к отправке, в частности электронных инвойсов, транспортных документов (авианакладная, коносамент) из "единого окна"<sup>21</sup>, функционирующего в иностранной юрисдикции, позволит отказаться от необходимости предоставления документов российскими участниками ВЭД, перевозчиками и другими лицами. Кроме того, документ, однократно полученный в российский сегмент "единого окна", станет доступным (в пределах установленных прав доступа) для его использования всеми государственными органами для принятия ими необходимых решений. В итоге это позволит сократить временные и финансовые затраты участников ВЭД и т.д.

В настоящее время необходимо укрепить принцип верховенства электронных документов. Устаревшее воздействие информации с участниками внешнеэкономической деятельности в основном обеспечивается предоставлением «бумажных документов» в качестве основного источника. Это уменьшает оперативность принятия решений должностными лицами таможенных органов, как следствие, вызывая задержки и простои грузового транспорта на контрольно – пропускных пунктах ФТС РФ. В этой связи стоимость издержек трейдеров увеличивается. Электронная декларация, когда она поступает в информационные системы таможенных органов, автоматически проверяется на предмет соблюдения условий декларации, наличия и списания средств, анализа применения системы управления рисками (далее — RMS). Это позволит избежать двойных проверок декларантом и инспектором работу по предоставлению и проверке информации. Необходимость запросить дополнительные документы в этом случае должна определяться исключительно RMS.

Это потребует дополнительной правовой защиты для инспектора, он должен быть освобождён от ответственности за неиспользование инициативной проверки в дополнение, к предлагаемой компьютером, или инициатива должна

---

<sup>21</sup> Информационная система «Одно окно» [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru>



строго регулироваться и ограничиваться. Такие возможности появятся только при полномасштабной реализации принципа «единого окна», когда представление документов и информации в одно государственное учреждение будет означать его доступность для других государственных органов.

Российская концепция «единого окна» служит своеобразным предком европейской концепции «единого окна». Внедрение данного принципа в Европе приведет к гармонизации информации и состава документов; все ГКО будут иметь один документ, документы будут приниматься всеми управленческими службами и использоваться в одном окне. В России бумажная и электронная версии документов постоянно поддерживаются, но только одна служба работает в одном окне.

Внедрение данного принципа требует анализа и выравнивания данных, изменений в законах, разработки программного и аппаратного обеспечения.

Следовательно, процесс перемещения товаров через таможенную границу будет происходить быстрее, уровень доверия к информации возрастет, улучшится эффективность управления рисками, информационное взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности станет значительно проще, время и материальные затраты сократятся, а бумажная работа будет сведена к минимуму.

Внедрение взаимодействия между таможенными органами и участниками внешней экономической деятельности необходимо на всех этапах таможенного контроля. До пересечения границы ТК – это предварительная информация, консультации, круглые столы, на границе – дистанционная очистка, таможенный контроль, таможенные операции, списание платежей, после пересечения границы – круглые столы, подтверждение исполнения обязательств. Взаимодействие должно осуществляться с использованием информационных технологий, которые уменьшат влияние субъектных факторов и, следовательно, коррупционную составляющую.

Важно отметить необходимость дифференциации участников внешнеэкономической деятельности. Это позволит разделить

законопослушных и потенциальных нарушителей, тем самым уменьшив контрольные операции по отношению к первой категории лиц и усилить контроль над второй. Важным инструментом в этом случае будет присвоение статуса уполномоченного экономического оператора. Для этого необходимо внести изменения в Таможенный кодекс, чтобы определить требования к перевозчику для получения статуса уполномоченного экономического оператора. Эти действия ускорят прохождение потока товаров на КПП ФТС РФ, уменьшат требования к составу обязательной информации, осуществляют таможенный контроль в пункте назначения товаров.

Таможенные органы осуществляют таможенное регулирование исключительно в рамках административно-правовых отношений. Другие формы практических отношений не реализуются. Это противоречит современным тенденциям в развитии мировой практики таможенного регулирования внешней экономической деятельности, которая, в частности, опирается на помощь, сотрудничество, государственно-частное партнёрство между таможней и бизнесом. Для решения этой проблемы может быть предложено, создать специализированную систему обучения, основной задачей которой будет интерактивное образовательное обучение, которая, в свою очередь, будет систематизировать знания, повысит профессиональную компетентность. В результате вышеупомянутых высказываний можно сказать, что повышение эффективности взаимодействия между таможенными органами и участниками внешней экономической деятельности сократит время, трудоёмкость и, в конечном счёте, снизит стоимость таможенных процедур в условиях высокой интенсивности торговли в приграничной зоне России, как для государства, так и для участников ВЭД.

Непосредственные преимущества, в отношении обеспечения безопасности торговли, возникают в результате сотрудничества таможенных органов и сторон внешней торговли.

С целью снижения рисков и повышения преимуществ международной торговли таможенные органы сотрудничают с частными участниками

внешнеэкономической деятельности. Благодаря таким партнерствам таможенные органы консультируют, информируют и помогают новым внешнеэкономическим предприятиям.

Представители бизнес-структур, в свою очередь, используют свои навыки для принятия соответствующих мер безопасности и выявления необычной или подозрительной деятельности.

Программа уполномоченного лица или уполномоченного экономического оператора является дополнительным видом взаимодействия между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности. Эти программы позволили таможенным органам открыть новую главу в своей работе с иностранными компаниями.

Одной из ключевых причин успешной интеграции Российской Федерации в мировую экономику заключается в дальнейшем улучшении взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. Данное сотрудничество, прежде всего, должно основываться на организационных принципах. Организация в системе таможенных органов подразумевает связь между различными подразделениями и участниками внешнеэкономической деятельности, исходя из нормативно-правовых рекомендаций на всех этапах. Совершенствование взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности можно подразумевать как систему взаимного согласования действий его участников, направленных на повышение эффективности и снижение расходов, связанных с данным процессом.

Одним из ключевых факторов развития таможенной службы выступает укрепление института координационных и совещательных органов, а также постепенное внедрение новых, информационных принципов и технологий, которые будут полезны при работе с участниками внешнеэкономической деятельности.

Общие принципы, правила и рекомендации, которые определяют содержание мероприятий, организуемых координационно-консультативным органом, называются принципом взаимодействия.

Требования к системе взаимодействия определяются принципами, основные принципы для работы консультативных и координационных органов. Взаимодействие таможенных органов и сторон, участвующих во внешней экономической деятельности, основано на следующих принципах<sup>22</sup>:

1) принцип открытости и прозрачности, который позволяет таможенным органам получать доступ к информации о деятельности консультативных и координационных органов;

2) принцип устойчивости службы координационных и консультативных органов при таможне, что обеспечивает непрерывность работы учреждения;

3) централизованное управление и структура таможенных органов должны быть едины;

4) участники должны обладать профессионализмом и компетентностью;

5) информация о правилах осуществления внешнеэкономической деятельности и таможенном законодательстве должна быть доступна;

6) таможенный контроль должен быть улучшен с учетом мнений участников внешнеэкономической деятельности;

7) процессы взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности должны быть улучшены;

8) в ходе взаимодействия должны использоваться современные технологии;

9) участники взаимодействия должны координировать свои усилия.

Данные принципы помогают создавать эффективные отношения, определять соответствующие шаги для организации этого процесса,

---

<sup>22</sup> Совершенствование взаимодействия участников ВЭД с таможенными органами [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru>

прогнозировать ожидаемый результат, моделировать действия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности на различных уровнях, определять механизмы управления этим взаимодействием.

Внедрение данных принципов повысит эффективность работы таможенных органов и других сторон внешней экономики.

При установлении связей между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности важно учитывать ряд перспектив и направлений развития логистического управления. Эти элементы делают процессы торговли и таможенного оформления более эффективными:

- внедрение электронных систем и информационных технологий. Использование современных информационных технологий и электронных систем мониторинга может существенно улучшить прозрачность и оперативность процессов таможенного оформления. Это может включать в себя автоматизацию процессов, электронное документооборот, а также более точное отслеживание и мониторинг грузов;

- совершенствование координации между таможенными органами.

- улучшение согласования и сотрудничества между различными таможенными структурами, как на национальном, так и на международном уровне, может ускорить процедуры и упростить процесс таможенного оформления;

- использование подходов управления цепями поставок. Реализация концепции управления цепями поставок позволит теснее связать внешнеторговые операции и таможенные процедуры, оптимизируя взаимодействие между участниками цепочек поставок и таможенными органами;

- развитие логистической инфраструктуры. Постоянное развитие и совершенствование логистической инфраструктуры, включая порты, транспортные магистрали, складские комплексы и т. д., способствует более эффективному управлению товарами и обеспечению их безопасности;

- упрощение таможенных процедур. Предложения по упрощению и стандартизации таможенных процедур и форм взаимодействия также могут способствовать значительному улучшению перспектив сотрудничества между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

Эти перспективы обладают потенциалом для повышения эффективности и прозрачности процессов внешнеторговой деятельности и таможенного контроля, что в конечном результате улучшит условия для участников внешнеэкономической деятельности.

Для успешного сотрудничества таможенных органов и участников ВЭД, данный процесс взаимодействия должен затрагивать широкий спектр областей взаимодействия, которые схематически представлены на рисунке 5<sup>23</sup>.

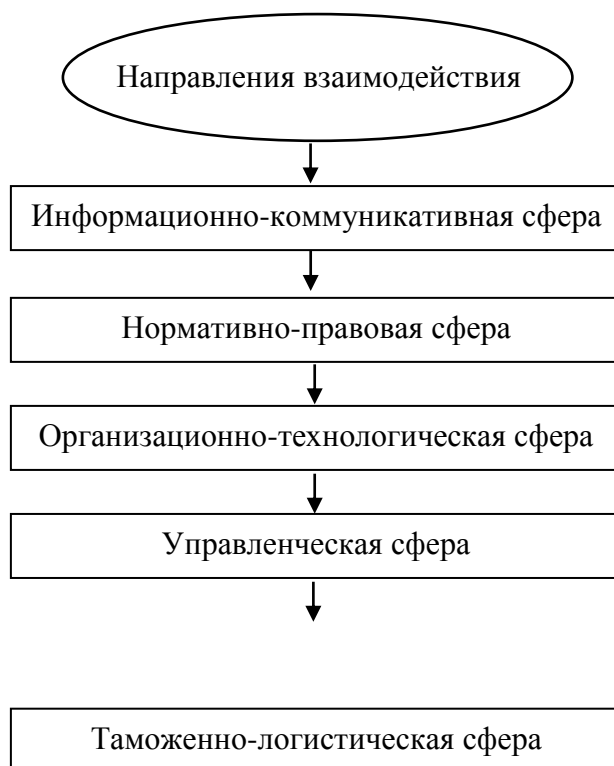


Рисунок 5 – Сферы взаимодействия таможенных органов РФ и участников внешнеэкономической деятельности

Сфера информации и коммуникаций играет важную роль в обеспечении эффективного взаимодействия между участниками за счет обмена информацией, принятия обоснованных решений и использования современных

<sup>23</sup> Взаимодействие участников ВЭД с таможенными органами [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru>

информационных технологий. Что позволяет участникам следить за текущими тарифами, налогами и сборами, за последними изменениями в законодательстве РФ и Таможенного союза. Он позволяет таможенным органам и сторонам внешнеэкономической деятельности общаться друг с другом.

Соблюдение международных стандартов и конвенции, связанных с таможенной деятельностью, и улучшение таможенного законодательства могут быть достигнуты за счет участия регулирующей правовой сферы.

Организационно-техническая сфера предоставляет возможность при помощи подходящих структур осуществлять таможенные процессы и операции, в которых участвуют участники ВЭД, и включает механизмы для формирования таможенных услуг.

Управленческая сфера отвечает за обеспечение баланса между централизацией и децентрализацией управления, определяет направления для разрешения конфликтов, возникающих в процессе взаимодействия, и формирует механизмы для принятия эффективных решений в рамках осуществления таможенных процессов.

Таможенно-логистическая сфера представляет собой систему объектов и инфраструктуры, обеспечивающую оптимальную организацию макро-логистических процессов.

Таким образом, совершенствование взаимодействия между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности позволит сделать процесс проведения международных торговых операций более удобным и эффективным для обеих сторон, а также принесет пользу экономике страны в целом.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Взаимодействие между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности в области логистики играет значительную роль, оказывая весомое влияние на эффективность и прозрачность международных торговых операций.

При взаимодействии таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности часто возникают разногласия, которые могут привести к конфликту интересов между государственным и частным секторами экономики. Разрешение таких конфликтов возможно лишь при условии взаимопонимания и готовности к компромиссу. Значимо, чтобы все стороны конфликта учитывали мнения друг друга и стремились к нахождению взаимовыгодных решений. Обе стороны могут быть удовлетворены результатом. Для достижения такого результата необходимо время и взаимное доверие между сторонами.

Сотрудничество между таможенными органами и сторонами внешнеэкономической деятельности рассматривается как организованная система, действие которой влияет на экономику.

Ключевых моменты, подчеркивающие важность этого взаимодействия:

1) ускорение таможенных процедур, так как эффективное сотрудничество таможенных органов и сторон внешнеэкономической деятельности способствует сокращению временных задержек при таможенном оформлении грузов, что значительно улучшает логистическую цепь;

2) соблюдение законодательных и таможенных норм также играет важную роль: сотрудничество позволяет участникам внешнеэкономической деятельности эффективно соблюдать все требования законодательства и таможенных правил, что значимо для минимизации рисков и обеспечения законности внешнеторговых операций;

3) мониторинг и трекинг грузов обеспечивается совместной деятельностью таможенных органов и участников внешнеэкономической



деятельности, что улучшает точность мониторинга и отслеживания перемещения грузов в режиме реального времени, повышая безопасность поставок и оперативность логистических процессов;

4) прозрачность и сокращение издержек. Согласованность и взаимодействие в управлении логистикой помогает уменьшить административную нагрузку, оптимизировать процессы и снижать издержки, способствуя повышению эффективности внешнеторговых операций;

5) использование современных информационных технологий играет важную роль в логистике: применение инновационных логистических систем и электронного управления документами, поддерживаемое взаимодействием с таможенными органами, способствует автоматизации процессов и увеличению уровня цифровизации в логистике;

Взаимодействие таможенных органов и участников логистического менеджмента в сфере внешнеэкономической деятельности оказывает значительное влияние в обеспечении эффективности, прозрачности и безопасности международных торговых операций. Благодаря тесному сотрудничеству и координации этих участников можно создать более эффективные и надежные логистические цепочки, обеспечивая соблюдение необходимых требований и стандартов. Что позволяет оптимизировать процессы и сократить затраты времени и финансов.

Таким образом, эффективное управление логистикой определяется не только тщательным планированием и тесным сотрудничеством между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности, но и применением современных технологий, автоматизированных систем и стандартизированных процессов, обеспечением прозрачных коммуникаций. Эти факторы значительно способствуют достижению оптимальных результатов в управлении логистикой при осуществлении внешнеторговых операций.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Нестеров, А. К. Логистика: сущность, задачи, функции / А. К. Нестеров. – М.: Энциклопедия, 2016. – 123 с. – Режим доступа: <https://odiplom.ru/lab/logistika-susznost-zadachi-funkcii.html>. – 25.10.2023
- 2 Черникова, С. А. Основы логистики / С. А. Черникова – М.: Учебное пособие, Пермь ИПЦ «Прокрость», 2018. – 257 с. – Режим доступа: <http://pgsha.ru:8008/books/study>. – 25.10.2023
- 3 Управление современной логистической системой [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://studopedia.ru/8\\_85129\\_zatrati-v-logistike.html](https://studopedia.ru/8_85129_zatrati-v-logistike.html). – 27.10.2023
- 4 Логистическое управление: ключевые принципы и методы организации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nauchniestati.ru/spravka/organizacziya-logisticheskogo-upravleniya>. – 27.10.2023
- 5 Основные методологические принципы логистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.lobanov-logist.ru/library/353/54152/>. – 27.10.2023
- 6 Федеральный закон О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации от 13.07.2015 № 224-ФЗ (ред. от 29.12.2020) / Собрание законодательства РФ. – 20.07.2015. – № 29 (часть I). – 4350 с. – 30.10.2023
- 7 Зражаев, Н. С. Совершенствование теоретического положения по взаимодействию таможенных органов и участников ВЭД в рамках Таможенного Союза. Современная наука: актуальные проблемы теории и практики / Н. С. Зражаев. – М.: Учебное пособие, 2019. – №01-02. – 15 – 21 с. – 30.10.2023
- 8 Моделирование процесса взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://spravochnick.ru/gosudarstvennoe\\_i\\_municipalnoe\\_upravlenie](https://spravochnick.ru/gosudarstvennoe_i_municipalnoe_upravlenie). – 30.10.2023

- 9 Цели развития транспортной инфраструктуры РФ в долгосрочной перспективе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://spravochnick.ru/ekonomika>. – 02.11.2023
- 10 Складская и манипуляционная инфраструктура [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://studopedia.su/7\\_52762](https://studopedia.su/7_52762). – 02.11.2023
- 11 Таможенная инфраструктура [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://studizba.com/lectures/jekonomika-i-finansy>. – 02.11.2023
- 12 Транспортная инфраструктура: понятие, состав, характеристика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://businessman.ru>. – 02.11.2023
- 13 Таможенная логистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://spravochnick.ru/logistika/tamozhennaya\\_logistika](https://spravochnick.ru/logistika/tamozhennaya_logistika). – 02.11.2023
- 14 Басарева, К. В. Таможенные процедуры в таможенном союзе ЕАЭС: учебное пособие / К. В. Басарева, В. В. Чемодуров, М. Е. Тихомиров, И. В. Минакова, В. В. Коварда. – Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2022. – № 3 – 2. – 236 – 237 с. – 05.11.2023
- 15 Минакова, И. В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие / И. В. Минакова, М. Е. Тихомиров, В. В. Коварда – Международный журнал экспериментального образования. – 2023. – № 5. – 124 – 125 с. – 05.11.2023
- 16 Коварда, В. В. Совершенствование таможенного администрирования как ключевой фактор дальнейшей интеграции России в мировую экономику / В. В. Коварда. – 2016. – Т. 2. № 2. – С. 6 – 9. – 05.11.2023
- 17 Реестр владельцев складов временного хранения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://customs.gov.ru/registers/temporary-warehouse-owners?page=2>. – 05.11.2023
- 18 Внешняя торговля ДФО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147017>. – 10.11.2023
- 19 Громенко, О. А. Внешнеторговой деятельности: принцип взаимного информирования // Таможенное дело: проблемы и перспективы: сборник

материалов научно-практической конференции молодых ученых, аспирантов и слушателей. / О. А. Громенко. – М.: РИО РТА, 2005. – 10.11.2023

20 Элова Г. В. Околотаможенные коммерческие структуры / Г. В. Элова. – М.: Экономический вестник Ростовского государственного университета. – 2007. – Т. 3. – № 2. – 10.11.2023

21 Снигирь, Ж. В. Порядок направления международных запросов таможенными органами РФ / Ж. В. Снигирь. – М.: Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2006. – № 4. – 15.11.2023

22 План мероприятий на период 2021 – 2024 годов по реализации стратегии развития таможенной службы российской федерации до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rulaws.ru/acts>. – 15.11.2023

23 Журавлев, М. В. Основные направления и перспективы развития ФТС. Актуальные вопросы экономики, коммерции и сервиса / М. В. Журавлев, М. В. Бузулуцкая. – М.: Сборник научных трудов кафедры коммерции и сервиса. – 2022. – 14 – 17 с. – 15.11.2023

24 Нечаев, Б. П. Взаимодействие таможни и бизнеса. Передовые пищевые технологии: состояние, тренды, точки роста / Б. П. Нечаев. – М.: Сборник научных трудов I научно-практической конференции с международным участием. – 2018. – 213 – 217 с. – 25.11.2023

25 Скоробогатский, А. В., Система мониторинга как инструмент повышения качества таможенных услуг. Актуальные вопросы экономики, коммерции и сервиса / А. В. Скоробогатский, Б. П. Нечаев. – М.: Сборник научных трудов кафедры коммерции и сервиса. – 2022. – 119 – 122 с. – 27.11.2023