

УДК 339.56

ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ОПЕРАЦИЙ РОССИИ

Северюкова С.В.,

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Брянск,
email: svetasevrukova@mail.ru

Гудкова О.В.,

ФГБОУ ВО Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского,
Брянск,
email: oliy-00@mail.ru

Аннотация. Внешнеторговые операции при осуществлении таможенного перемещения товаров с применением современных логистических цепочек, происходят значительно в связи со сложившимися обстоятельствами изменения глобального мирового пространства. Все это вызывает бурное осуждение различных этапов развития порядка использования таможенных и транспортных операций. Экономические санкции, закрытая логистика по европейскому направлению, снижение объемов экспортных потоков в страны дальнего зарубежья, привело к необходимости пересмотра функций деятельности таможенных органов наряду с логистическими транспортными перемещениями. Необходимо создание инновационных логистических терминалов, которые могут охватывать направления развития таможенной и транспортной отрасли. Разрыв между потенциалом и предложением международной торговли в России сохраняется. Для сокращения необходимо совершенствовать транспортную инфраструктуру, снизить таможенные пошлины, получить поддержку и дежурных партнеров из рубежом, использовать передовые технологии и улучшить качество обслуживания.

Ключевые слова: таможенно-логистический потенциал, транспортная инфраструктура, таможенная система, внешнеэкономическая деятельность.

CUSTOMS AND LOGISTICS POTENTIAL IN IMPLEMENTING FOREIGN TRADE OPERATIONS IN RUSSIA

Sevryukova S.V.,

Plekhanov Russian University of Economics, Bryansk,
email: svetasevrukova@mail.ru

Gudkova O.V.,

Bryansk State University named after Academician I.G. Petrovsky, Bryansk,
email: oliy-00@mail.ru

Abstract. Foreign trade operations in the implementation of customs movement of goods and the use of modern logistics chains are difficult due to the prevailing circumstances of changes in the global world space and cause violent condemnation at different stages of development and use of customs and transport operations. Economic sanctions, closed logistics in the European direction, a decrease in the volume of export indicators to non-CIS countries, led to the need to revise the functions of the customs authorities along with logistics transport movements. It is necessary to create innovative logistics terminals that can cover the development directions

of both the customs and transport industries. The gap between the potential and the supply of international delivery in Russia remains. To reduce it, it is necessary to improve the transport infrastructure, reduce customs duties, enlist the support of reliable partners abroad, use advanced technologies and improve the quality of service.

Keywords: customs and logistics potential, transport infrastructure, customs system, foreign economic activity.

Современное пространство экономической системы Российской Федерации рассматривает изменения во многих сферах жизни общества. Торговая и экономическая политика государства, направления глубоких глобальных процессов затрагивают внешнеэкономическую деятельность России в первую очередь и связанные с этим элементы инфраструктуры.

Снижение транспортных перемещений в торговых отношениях со странами Европы повлекло за собой необходимость пересмотра и определения других направлений развития экспортно-импортных потоков, а также логистических цепочек перемещения грузов.

Логистическая система Российской Федерации многогранна и разветвлена внутри страны, но если рассматривать процессы развития с внешней тенденцией развития, то необходимо учитывать, что логистика связана и с транспортировкой грузов и таможенными операциями по перемещению товаров через таможенные границы государства.

Транспортная инфраструктура является неотъемлемой частью таможенного регулирования и помогает в обеспечении таможенного контроля при международном перемещении товаров через границу, поскольку транспортная инфраструктура представляет собой определенную совокупность организационных и материально-технических условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса. Более того, она должна поддерживать действующие хозяйственные связи, и иметь некий резерв, который сможет обеспечить изменчивость и мобильность экономики.

Таможенная система – это многофункциональная система государства, влияющая на формирование внешнеэкономического потенциала страны, позволяющая задействовать многие структурные подразделения и службы, участвующие в процессах транспортировки грузов и объектов через таможенную границу в другие страны [1, с.28]. В настоящее время с развитием инновационных методов формирования многих участков работы, таможенная и транспортная системы вводят ускорение технологических процессов обработки данных и выпуска товаров. За порядком и структурой формирования показателей внешнеэкономической деятельности отвечают службы транспортного назначения.

Порядок осуществления таможенных операций зависит от наименований и видов категорий товаров и транспортных средств, которые перемещаются через таможенную границу, а также учитывается вид транспортировки груза, элементы, порядок декларирования и применение таможенных процедур, через которые положено устанавливать товары и перемещаемые изделия.

Система таможенного оформления таможенных операций регулируется законодательством и требованиями по алгоритму таможенных операций одинакового формата совершаются чаще всего одинаково независимо от происхождения товаров, страны отправления или назначения.

Таможенные органы выполняют свои функции в системе соблюдения требований международного законодательства и заключенных договоров, но при этом используются ограничения, которые должны быть обоснованы и определены соответствующими условиями. Существуют специальные условия и последовательность действий таможенных органов, которыми обоснованы разные варианты осуществления таможенных операций.

Цель исследования

Целью проведения исследования является изучения основных направлений развития таможенно-логистического потенциала Российской Федерации с учетом взаимодействия транспортных путей поставок товаров с возможностью ускорения процесса перемещения грузов через таможенную границу и прохождения процедуры таможенного досмотра в пунктах пропуска.

Таможенная деятельность, обеспечивающая перевозки товаров через таможенную границу должна ориентироваться на разработки новейших технологий и учитывать специфику транспортного обеспечения и таможенного контроля на разных стадиях движения товаров. Следовательно, показатели транспортировки товаров различными видами транспорта, которые в последние годы уменьшают свои показатели в одних направлениях и увеличивают показатели в других направлениях, должны оцениваться с учетом специфики деятельности таможенных органов и пунктов пропуска товаров через определенные участки, регулирующие движения транспортного перемещения.

Таможенно-логистический потенциал России увеличивается с каждым годом, так как происходит обновление и увеличение скорости обработки поданных сопроводительных документов по сопровождению и декларированию грузов. Организация операций по пропуску товаров через таможенную границу государства связана с системой работы зон таможенного контроля и пунктов пропуска в зависимости от видов транспорта.

Материал и методы исследования

Исследование логистических схем перемещения товаров осуществляется на основе предоставленной информации по внешнеэкономической деятельности Федеральной таможенной службы России. Сложность изучения показателей транспортно-логистического потенциала состоит в необходимости исследования всех видов внешнеторговых операций, оценке количества и объема экспортно-импортных показателей деятельности, объемов пропускных операций в рамках таможенной деятельности России и стран ЕАЭС.

Пропускные пункты таможенного назначения предназначены для контроля за процессами перемещения товаров, транспортных средств, которые находятся в юрисдикции ответственности таможенных органов и подвергаются тщательному контролю должностных лиц.

Пункты пропуска должны обеспечивать систему правильного и своевременного проведения государственного контроля, который может минимизировать время проведения досмотра товаров, исключить двойные или дублирующие действия таможенных органов. Применить систему «одного окна», которое направлено на сокращение времени взаимодействия между участниками ВЭД и представителями таможенных органов при обработке документов для перемещения товаров или транспортных средств.

При осуществлении функции таможенного контроля в процессе таможенных операций по прибытию товаров и транспортных средств в полном объеме проходит транспортный и таможенный контроль, а санитарно-карантинный, ветеринарный и карантинный фитосанитарный контроль — проходит с учетом частичной или полной проверки документов в специализированных пунктах пропуска.

Методикой исследования процессов оценки таможенно-логистического потенциала может выступать таможенное и тарифное регулирование перемещения грузов [4, с.193].

Тарифное регулирование, как инструмент государственного воздействия на внешнюю торговлю, позволяет воздействовать на обороты импорта и способствует развитию национальной экономике и ввозу той продукции, которая недостаточно производится на территории страны-импортера [8, с.37].

Таможенный кодекс ЕАЭС как документальная основа регулирования всех торгово-экономических и таможенных процедур и операций, встречающихся в процессе осуществления перемещения товаров через таможенную границу стран-участниц сообщества.

Для нормативного регулирования транспортной системы принята Транспортная стратегия Российской Федерации в 2021 году до текущих показателей 2030 года и с учетом постановки прогнозного периода до 2035 года. В данном проекте государства на национальном уровне рассмотрены многие сферы деятельности, затрагивающие перевозки, таможенные операции и в целом внешнеэкономические процессы. Транспортная стратегия направлена на долгосрочную основу и должна быть реализована в три этапа, при этом среди основных направлений в долгосрочном плане выделяются:

- повышение пространственной связанности и доступности территорий,
- увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий,
- цифровая трансформация транспортной отрасли и ускоренное введение цифровых технологий.
- создание конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в целях поставок;
- интеграция в международное транспортное пространство.

Развитие системы транспортной стратегии затрагивает приоритеты национальной и экономической безопасности, поэтому важную роль имеет разработка и утверждение Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, утвержденная Правительством РФ от 23.05.2020 г. № 1388-р.

Перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом являются одними из самых распространенных видов перемещения грузов и транспортных средств через таможенную границу [5, с.165].

Современные условия регулирования транспортных перемещений с помощью перевозок по железной дороге затрагивают многие категории лиц, таких как перевозчики, пассажиры, отправители и получатели грузов, таможенные органы, пункты пропуска и т.д. При этом должно соблюдаться условие обеспечения безопасности перевозок и перемещения товаров через таможенную границу.

Поэтому одним из документов, который также нужно учитывать при изучении системы законодательства, является Федеральный закон «О транспортной без-

опасности» от 09.02.2007 16-ФЗ [9], где раскрываются основные понятия, связанные с обеспечением безопасности в области перевозок, например понятия «объекты транспортной инфраструктуры», «перевозчик», «транспортные средства», «транспортный комплекс».

Результаты исследования и их обсуждение

Современная система международных отношений находится в процессе изменения и зависит от процессов глобализации международного разделения труда, роста доли торговых отношений промежуточными товарами. Система внешнеэкономической деятельности так же, как и большинство сфер и направлений торговых связей, переходит в высокотехнологичные, наукоемкие направления развития. В структуре современного влияния под воздействием санкций начинают меняться центры влияния, и все большую роль занимает международная торговля со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Российская Федерация выбирает как важное направление экономической политики развитие экспорта, увеличение в его структуре доли продукции с высокой добавленной стоимостью и повышение конкурентоспособности российской продукции на внешнем рынке. Экспортный потенциал и его фактическая реализация являются основными индикаторами конкурентоспособности и служат подтверждением реальных конкурентных преимуществ и инструментом продвижения национальных интересов в масштабах мирового хозяйства [3, с.15].

Деятельность таможенной инфраструктуры Российской Федерации зависит от порядка и организации работы региональных пунктов таможенного контроля и пропуска товаров, что в общей сложности позволяет регулировать систему внешнеторговой деятельности [6, с.114].

Развитие системы таможенных органов в Российской Федерации направлено на регулирование показателей таможенного администрирования, с целью ускорения процессов перемещения товаров через таможенную границу, развития направлений внешнеторговой деятельности и учет рекомендаций по взаимодействию требований Всемирной таможенной организации и ВТО.

Однако, оценивая показатели регулирования движения и перемещения товаров через таможенную границу, выделяют сдерживающие факторы развития таможенно-транспортной системы России и это связано со слабой обустроенностью пунктов пропуска и небольшой пропускной способностью.

В условиях ограниченного финансирования обустройства, реконструкции и модернизации пунктов пропуска крайне важным является определение приоритетов в развитии их материально-технической составляющей, в качестве которых необходимо закрепить стандарты максимальной автоматизации совершения таможенных операций с использованием элементов искусственного интеллекта — модель «интеллектуального» пункта пропуска, которая должна использоваться при проведении реконструкции, модернизации и строительстве пунктов пропуска, в том числе с учетом инфраструктуры, созданной в приграничных субъектах Российской Федерации, в непосредственной близости от пунктов пропуска.

В рамках выполнения функции стимулирования для развития экспорта внутри союза и осуществления внешнеэкономической деятельности границы ЕАЭС осуществляют надежную пропускную работу на внешних таможенных границах. Так в рамках таможенно-пропускной деятельности в странах ЕАЭС на 01.01.2023 года

функционируют 377 пунктов разного вида транспорта и функционального назначения. При этом из них в функциональном состоянии 314 пунктов, 63 — не работает.

В России больше всего пунктов пропуска, в связи с большими объемами территорий, граничащих с разными странами ближнего и дальнего зарубежья. Так, по данным на конец 2022 года в России 214 пункта пропуска, которые выполняют свое назначение, где 35,2% занимают автомобильные пункты, 18,5% — железнодорожные пункты, 23,3% — воздушные пункты, 18% морские и речные пункты (рис. 1).

По оценкам экспертов только 15% пунктов таможенного пропуска соответствует Единым типовым требованиям к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза.

Если транспортные ограничения, связанные с санкциями, будут вводиться и дальше, то произойдет «более глубокое разделение» глобальной экономики и транспортных потоков из России и из других стран. Это будет влиять как на географию поставок, так и на форму и возможности оплаты той или иной услуги.

Оценивая показатели экспортно-импортных поставок и перевезенных грузов за исследуемый период, можно сказать, что общие объемы и динамика изменений показывает небольшое снижение, которое в большей степени проявляется при импортных перевозках товаров и продукции. Представим общий показатель перевезенных грузов при международных поставках товаров по всем видам транспорта за 2019-2022 гг. (рис. 2).

Общий объем перевозки по международным направлениям составил по экспертным оценкам 62,1 млрд. т/км и 41,5 млн. тонн грузов, что больше показателя прошлого года на 1,6 млн. тонн или на 4%.

Динамика изменений внешнеторговой деятельности и международных перевозок в регионах позволяет обобщить показатели эффективности работы таможенной сферы и логистических цепочек в целом [2, с.24].

При сравнении данных показателей транспортных перевозок по итогам года можно сказать, что величина экспорта составляет наибольшие показатели с учетом всех направлений перевозок по данным Федеральной службы государственной статистики (рис.3).

Оценивая динамику перевозки грузов и грузооборота по экспортным операциям Российской Федерации, можно видеть наращивание потенциала в 2022 году, как по объему и количеству товаров, так и по стоимости внешнеторговых операций в целом. Анализ эффективности работы таможенных органов и логистических центров в совокупности дает возможность оценивать таможенно-логистический потенциал общегосударственного и регионального уровня [7, с.637].

Транспортная система России создает одно из направлений работы с внешне-торговыми операциями в связи с перемещениями товаров и транспортных средств через таможенную границу. Это создает сложности в связи с последними событиями, так как много компаний международного уровня закрыли возможность осуществления импортных и экспортных операций на территорию Российской Федерации. Транспортная логистика имеет ключевую роль и ведущее место при транспортировке товаров из отдельных стран и направлений.

Транспортная отрасль оказалась в сложной экономической ситуации в связи с обострением внешнеполитического давления, закрытием границ для осуществления поставок в Европу, уменьшением количества транспортировок грузов, последствиями пандемии и кризисом логистических цепочек в целом за последние два года.

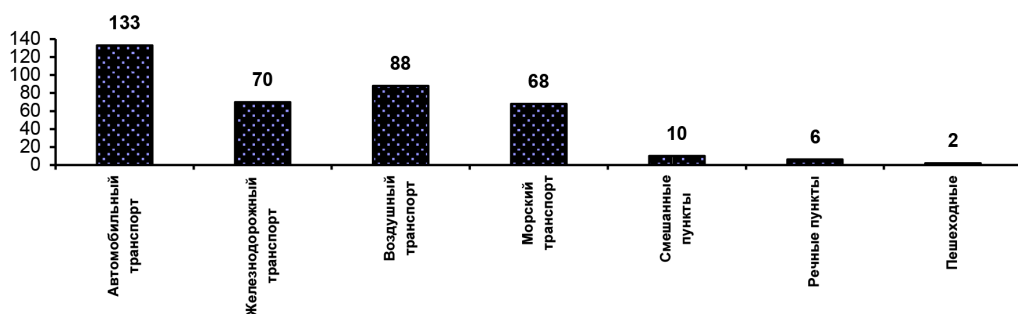


Рис. 1. Состав и количество пунктов пропуска России по состоянию на 01.01.2023 г.

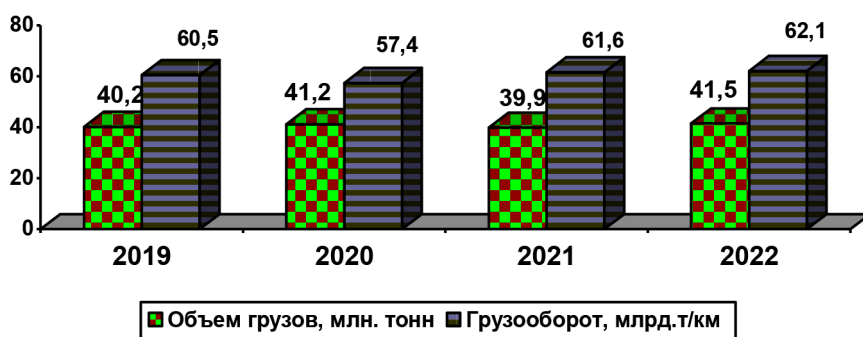


Рис. 2. Динамика перевозки грузов и грузооборот при международных перевозках России за 2019-2022 гг. [10]

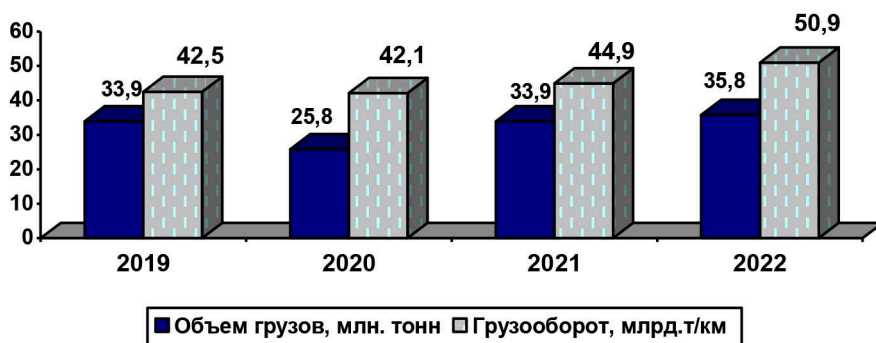


Рис. 3. Динамика перевозки грузов и грузооборот по экспортным операциям при международных перевозках России за 2019-2022 гг. [11]

При организации таможенной инфраструктуры необходимо учитывать, как формируется система транспортировки и перемещения различных грузов, как выполняются условия по транспортным договоренностям и учитываются потребности участников ВЭД с учетом вопросов условий и скорости поставок, стоимости логистики, уровня складирования и сохранности грузов, т.е. оценки эффективности все выполняемых таможенных и логистических операций.

1. На первом этапе учитывается система движения товаров в виде грузопотоков и грузооборота. В данный механизм включается оформление таможенных документов, декларирование товаров, транспортировка грузов в пункты временного хранения и складирования, доставка в пункты пропуска, на таможенные склады и другие операции.

2. На втором этапе происходит система формирования финансовых потоков, движения ресурсов по уплате таможенных платежей, налогов и сборов за таможенное оформление и транспортировку грузов.

3. На третьем этапе происходит система формирования информационных ресурсов, направленных на электронное заполнение документов в центры электронного декларирования, заполнения электронных путевых листов, предварительное информирование таможенных органов, передача данных в пункты пропуска грузов и т.д.

Проблемные моменты возникают при всех видах перевозки грузов по всем видам транспорта, а также при использовании услуг в качестве перевозчика грузов на дальние расстояния, при организации деятельности таможенных органов при проведении непосредственного таможенного контроля. Это происходит в большей степени из-за загруженности транспортной системы по отдельным направлениям, высоких тарифов на железнодорожные перевозки, которые в большей степени формируют крупные партии грузов.

На ближайшую перспективу сохранят свою актуальность такие направления, как:

- обеспечение стабильного функционирования транспортной отрасли в условиях санкционного давления;
- содействие в реализации зарубежных проектов в области строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры;
- цифровизация транспортно-логистических процессов с акцентом на применение передовых отечественных технических и технологических решений;
- развитие евроазиатских транспортных связей и мультимодальных перевозок, включая внешнеторговые, транзитные перевозки грузов по международным транспортным коридорам, проходящим по территории Российской Федерации;
- защита интересов российских предприятий транспортно-логистического сектора на зарубежных рынках;
- отстаивание позиции Российской Федерации по «зеленой» повестке;
- достижение целевых показателей экспорта транспортных услуг, а также повышение эффективности деятельности национальных экспортеров.

При взаимодействии составных элементов таможенной и логистической инфраструктуры происходит обмен информацией, где таможенный перевозчик и таможенный представитель могут не взаимодействовать напрямую, а документация, касающаяся транспортировки передается представителю. Поэтому цифровизация таких операций позволит упростить процедуру доступа к информационным ресурсам при таможенном перемещении товаров.

Выводы

Оценивая систему таможенно-логистического потенциала Российской Федерации, нужно понимать все особенности и специфику взаимодействия страны с торговыми партнерами в современной практике внешнеэкономической деятельности. Процесс поиска торговых партнеров в настоящее время обращен на Восток

и на первое место вышел Китай, как основной поставщик продукции массового потребления для российских торговых операций. Необходимость перестройки логистических цепочек и увеличение затрат по перемещению грузов привело к увеличению стоимости для конечного потребителя внутри страны. Также это сказалось на повышении таможенных пошлин, что привело к росту таможенной стоимости и увеличению функций контроля по таможенно-логистическим центрам в России.

Литература

1. Гудкова О.В., Севрюкова С.В. Совершенствование деятельности таможенных органов при проведении таможенного контроля // Евразийское пространство: экономика, право. Общество. 2023. № 3. С. 27-32.
2. Дубовик М.В., Дмитриев С.Г., Обидовская Н.Н. Анализ влияния внешнеторговых операций на валовой региональный продукт Брянской области // Kant. 2022. № 1 (42). С. 21-27.
3. Дмитриев С.Г. Отдельные аспекты формирования инновационной инфраструктуры в России // Современные аспекты экономики. 2011. № 11 (171). С. 13-17.
4. Никитин С.И., Никифоров Е.С., Фельдшеров К.В. Моделирование логистических процессов в условиях риска // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2019. № 1. (15). С. 191-199.
5. Некрасов К.В. Современное состояние российской логистики // Международная экономика. 2021. № 4. С. 167-167.
6. Севрюкова С.В. Анализ внешнеторговых операций в таможенной деятельности Брянской области // В сборнике: Актуальные вопросы экономической безопасности и таможенного дела. Сборник научных работ всероссийской научно-практической конференции. 2020. С. 112-116.
7. Севрюкова С.В., Гудкова О.В. Экономическая эффективность внешнеторговой деятельности Брянской области // Управленческий учет. 2022. № 10-3. С. 634-641.
8. Шуклина З.Н., Глушак О.В. Мониторинг таможенных услуг в условиях Евразийского экономического союза // Экономика. Социология. Право. 2016. № 2 (2). С. 32-43.
9. Анализ рынков. Результаты исследования «Развитие логистики в России: современная ситуация, прогноз, ключевые задачи и приоритеты компании». 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://autobariga.ru/prognoz-razvitiya-logistiki-v-rossii/> (дата обращения 10.11.2023).
10. Внешняя торговля России. [Электронный ресурс]. URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2021-02/vneshnyaya-torgovlya-rossii-v-2020-godu/> (дата обращения 10.11.2023).
11. Обзор отрасли грузоперевозок в России. 2022. [Электронный ресурс]. URL: https://www.ey.com/ru_ru (дата обращения 10.11.2023).