

Научная статья

УДК 339.543

EDN PLYZHS

DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(2).637-648

О.В. Гудкова^{id}, Ю.А. Дворецкая^{id}, Л.В. Ермакова^{✉ id}*Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского,
г. Брянск, Российская Федерация*

Автор, ответственный за переписку: Л.В. Ермакова, tkdtkd@yandex.ru

ЭФФЕКТИВНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ЛОГИСТИКА — ОСНОВА РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

АННОТАЦИЯ. В данной статье исследовано как таможенная логистика может влиять на развитие внешнеэкономической деятельности, которая является драйвом российской экономики. Таможенная логистика объединяет в себе две сферы: логистическую и таможенную, что и обусловило ее название. Совокупность этих двух сфер является результатом, влияющим на такие показатели при осуществлении внешнеэкономической деятельности как: скорость совершения таможенных операций, качество и эффективность проведения таможенного контроля, оптимизация логистического маршрута перемещения товара, оптимизация временных издержек. В целом оптимизация этапов перемещения товаров при качественной таможенной логистике позволяет существенно снизить экономические издержки участников ВЭД, что является одним из основных критериев развития этой деятельности. На оказание любого вида деятельности оказывают влияние различные факторы и таможенная логистика не является исключением. В статье исследованы результаты внешнеторговой деятельности как объекта таможенной логистики, так же были выявлены причины ее изменения — это действие введенных в отношении России санкций, которые кардинальным образом изменили как географическую так и товарную структуру ВЭД. Данные обстоятельства отразились и на логистике внешнеэкономической деятельности, а именно: была нарушена логистика перемещения товаров в рамках осуществления внешнеторговой деятельности из-за запрета проезда по территориям некоторых стран российского автомобильного, железнодорожного, воздушного и морского видов транспорта. В таможенной составляющей таможенной логистики выявлено следующее: снижение мощностей таможенных пунктов пропуска в местах, где товаропоток существенно снизился и их увеличение в тех регионах, куда сместился акцент осуществления внешнеторговой деятельности, например на Дальний Восток — это обстоятельство вызывает в свою очередь необходимость модернизации всей таможенной инфраструктуры. Выявленные проблемы таможенной логистики позволили определить направления развития таможенной логистики, что однозначно приведет к повышению эффективности внешнеэкономической деятельности, что и является одной из стратегических целей Российской Федерации.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Таможенная логистика, внешнеэкономическая деятельность, таможенная и околотаможенная инфраструктура, логистические потоки, транспорт.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 30 января 2024 г.; дата принятия к печати 21 июня 2024 г.; дата онлайн-размещения 30 июня 2024 г.

Original article

O.V. Gudkova , Yu.A. Dvoretzkaya , L.V. Ermakova  *Bryansk State Academician I.G. Petrovski University, Bryansk, Russian Federation*Corresponding author: L.V. Ermakova, tkdtkd@yandex.ru**EFFICIENT CUSTOMS LOGISTICS — THE BASIS
FOR THE DEVELOPMENT OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY**

ABSTRACT. The article examines how customs logistics can affect the development of foreign economic activity, which is the drive of the Russian economy. Customs logistics combines two spheres: logistics and customs, which is the reason for its name. The combination of these two spheres is the result that affects such indicators in the implementation of foreign economic activity as: the speed of customs operations, the quality and efficiency of customs control, the optimization of the logistics route for the movement of goods, the optimization of time costs. In general, the optimization of the stages of the movement of goods with high-quality customs logistics can significantly reduce the economic costs of foreign trade participants, which is one of the main criteria for the development of this activity. The provision of any type of activity is influenced by various factors, and customs logistics is no exception. The article examines the results of foreign trade activity as an object of customs logistics, as well as identifies the reasons for its change — this is the effect of sanctions imposed on Russia, which have radically changed both the geographical and commodity structure of foreign economic activity. These circumstances also affected the logistics of foreign economic activity, namely: the logistics of the movement of goods within the framework of foreign trade activities was disrupted due to the ban on the passage of Russian road, rail, air and sea transport through the territories of some countries. In the customs component of customs logistics, the following was revealed: a decrease in the capacity of customs checkpoints in places where the flow of goods has significantly decreased and their increase in those regions where the emphasis of foreign trade activities has shifted, for example, to the Far East — this circumstance, in turn, causes the need to modernize the entire customs infrastructure. The identified problems of customs logistics made it possible to determine the directions for the development of customs logistics, which will definitely lead to an increase in the efficiency of foreign economic activity, which is one of the strategic goals of the Russian Federation.

KEYWORDS. Customs logistics, foreign economic activity, customs and near-customs infrastructure, logistics flows, transport.

ARTICLE INFO. Received January 30, 2024; accepted June 21, 2024; available online June 30, 2024.

В обеспечении эффективного функционирования современной экономической системы особая и важная роль определена государству. Посредством деятельности государства в рамках регулирования экономических процессов, направленных на рост экономических показателей, на стабилизацию кризисных ситуаций, а также купирование отрицательно эффекта от негативного воздействия ряда факторов внешней и внутренней среды обеспечивается экономическая безопасность, а также повышение в целом благосостояния в частности граждан и в глобальном смысле — государства в целом. Важным аспектом в обеспечении развития государства является осуществление внешнеэкономической деятельности (ВЭД), заключающейся в международном обмене/торговле товарами, услугами, результатами интеллектуальной деятельности/прав на нее. Как отмечает Г.Г. Романова «...внешнеэкономическая деятельность имеет большие масштабы реализации, обусловленные сотрудничеством различных стран в лице отдельных предприятий и охватом мирового рынка» [1, с. 128]. Эффективная ее реализация позволяет

государству занять достойную нишу в мировом экономическом пространстве, что в свою очередь обеспечит стабильное экономическое развитие государства за счет развития отечественного производства, позволит удовлетворить внутренние потребности населения. Однако для развития ВЭД необходимо создать комфортные условия ее осуществления, что в свою очередь нашло отражение в государственной программе Российской Федерации «Развитие внешнеэкономической деятельности» и для того чтобы ее реализовать особое внимание необходимо уделить таможенной логистике, так как «таможенная логистика непосредственно связана на внешнеэкономической деятельности» — к такому выводу в своей научной работе пришел В.Ю. Вахрушев [2, с. 1, 14].

Таможенная логистика, по мнению Е.В. Алексеевой — это «относительно новое направление логистики» и в этой связи актуально исследование ее теоретических аспектов с точки зрения научных деятелей [3, с. 38]. Так, например, А.С. Коптева определила таможенную логистику как «...ряд мероприятий, основная задача которых решить вопросы различного рода, связанные с организацией и документальным обеспечением доставок грузов между странами» [4, с. 3]. Такого же мнения придерживается и А.В. Серкова, однако ее интерпретация термина «таможенная логистика» несколько иная, а именно «таможенная логистика — это комплекс мероприятий, основная задача которого состоит в решении вопросов организации, поддержания грузовых перевозок между странами» [5, с. 42]. При этом О.М. Петрушина в своей работе выделила две сферы таможенной логистики это «логистическую и таможенную деятельность» и обозначила их как «чрезвычайно важные для развития экономики России в современных условиях» [6, с. 16].

Логистическая составляющая в таможенной логистике играет важную роль при перемещении товаров через таможенную границу и в первую очередь она направлена на оптимизацию издержек как временных, так и финансовых, что, безусловно, положительным образом способствует развитию внешнеторговой деятельности. Рассматривая этот аспект таможенной логистики необходимо отметить такой ее компонент как таможенная и околотаможенная инфраструктура. Е.В. Алексеева отмечает «важное значение в процессе реализации таможенной логистики имеет уровень развития таможенной и околотаможенной инфраструктуры, функционирование которой обусловлено потребностями рынка и внешнеэкономического оборота» [3, с. 39]. На рис. 1 отражены элементы таможенный и околотаможенной инфраструктуры как основы реализации таможенной логистики.

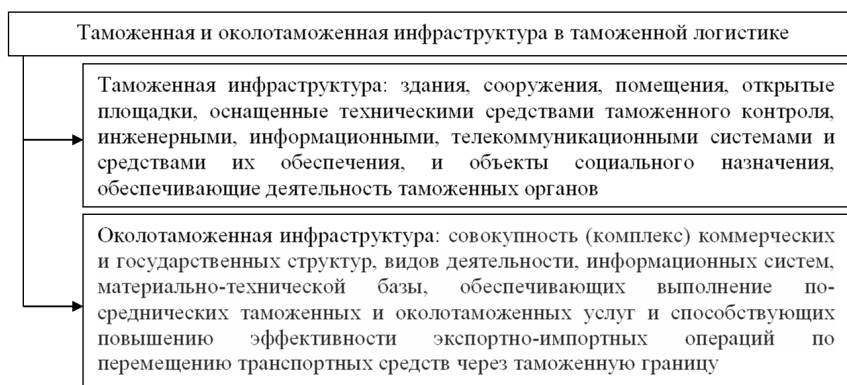


Рис. 1. Таможенная и околотаможенная инфраструктура в таможенной логистике

Субъекты околотаможенной инфраструктуры осуществляют деятельность в соответствии с разделом VIII ст. 397 ТК ЕАЭС, направленную на получение прибыли посредством «оказания услуг в качестве таможенных представителей, таможенных перевозчиков, владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов, владельцев свободных складов и владельцев магазинов беспошлинной торговли, контролируемая таможенными органами и регулируемая настоящим Кодексом»¹.

В свою очередь таможенная составляющая в таможенной логистике представлена деятельностью таможенных органов, направленных на выпуск товаров, перемещаемых через таможенную границу посредством осуществления ряда таможенных операций, утвержденных в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС, членство России в котором обеспечила ратификация Федеральным законом от 03.10.2014 г. № 279 Договора о Евразийском экономическом союзе². Комплекс, осуществляемых таможенными органами таможенных операций определен таможенной процедурой, под которую участник ВЭД помещает данный товар и большинство таможенных процедур можно квалифицировать в рамках логистических функций как потоковые процессы, которые подразделяются на:

– экспортные логистические потоки — вывоз товаров с таможенной территории в целях определяемых таможенной процедурой, под которую помещен данный товар (например, экспорт, реэкспорт);

– импортные логистические потоки — ввоз товаров на таможенную территорию в целях, определяемых заявленной декларантов таможенной процедурой (например, выпуск для внутреннего потребления, переработка на таможенной территории)

Результаты осуществления таможенной логистики в разрезе показателей логистических потоков (экспорт и импорт) отражены на рис. 2.

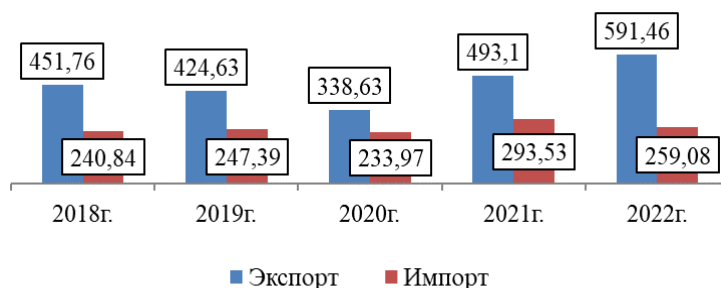


Рис. 2. Логистические потоки в рамках осуществления внешнеторговой деятельности, млрд. долл. США

Согласно данным, представленным на рис. 2 отметим положительную динамику экспорта, но устойчивой ее нельзя назвать, так как в 2020 г. зафиксировано снижение исследуемого показателя. В 2022 г. показатель экспорта является наибольшим за весь период исследования — его прирост к началу периода ис-

¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) : ред. от 29 мая 2019 // СПС «Консультант-Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315.

² О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе : Федер. закон от 03 окт. 2014 № 279-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_169401.

следования и к прошедшему году составляет 30,92 % и 19,95 % соответственно. В отношении импорта ситуация несколько иная: в 2022 г. к 2018 г. отмечается положительный прирост, составивший 7,57 %, а вот к 2021 г. — зафиксировано снижение на 11,74 %. Результаты импорта в 2020 г. так же как и в 2021 г. являются наименьшими за весь исследуемый период и составляют 233,97 млрд долл. США. На изменение показателей внешнеторговой деятельности в первую очередь повлияло действие ряда факторов, например:

- в 2020 г. — действие мер по нераспространению коронавирусной инфекции, принятые многими торговыми партнерами России;

- 2022 г. — действие санкций, введенных в отношении России рядом недружественных стран, в том числе и крупными торговыми партнерами в целях подрыва экономической составляющей развития Российской Федерации.

И в том и другом случае воздействие внешних факторов на ВЭД существенно отразилось на таможенной логистике, осуществляемой в рамках перемещения товаров через таможенную границу, что особо наглядно выражено в рамках санкционного давления на Россию в 2022 г. Итак, санкции, введенные в отношении России, затронули:

1. Перевозочную деятельность, которую осуществляют субъекты околотаможенной инфраструктуры (таможенные перевозчики), а именно частично, а в ряде случаев полностью, разрушены логистические звенья доставки товаров, а именно:

- из-за действия санкций на территории России прекратили свою деятельность такие крупные перевозчики как NT, FedEx, UPS;

- ряд крупнейших иностранных судоходных компаний приостановили поставку грузов на территорию России и из нее;

- для российского транспорта введен запрет въезда на территорию ЕС — ранее крупнейшего торгового партнера России. В этой связи таможенная логистика доставки товаров претерпела существенные изменения, а именно доставка осуществляется в «два плеча», т.е. с перегрузкой товара на таможенной границе или же приходится использовать комбинированную перевозку, например по схеме «железнодорожный транспорт + автомобильный транспорт» или комбинированная перевозка транзитом через Турцию по схеме «морской транспорт + автомобильный транспорт».

- российскому морскому транспорту запретили входить в порты, что создало затруднение доставки российских товаров на дальние расстояния, т.е. невозможность осуществлять дозаправку судов и их техническое обслуживание негативным образом сказывается на развитии ВЭД с торговыми партнерами, локация которых требует преодоления значительного расстояния³.

2. Банковскую сферу в рамках осуществления международных расчетов за товары перемещаемые через таможенную границу. Как отмечено в аналитической записке «Ограничения на импорт сдерживают экспорт: результаты опроса предприятий», подготовленной Департаментом исследований и прогнозирования «...в отношении сложностей с международными расчетами невозможность проведения платежей с зарубежными контрагентами затронула 25 % респондентов, и в первую очередь это коснулось экспортеров (35 %)»⁴. В этой связи активно ведется поиск новых поставщиков, расчеты с которыми не попали под действие санкций, а новые поставщики — это новая схема доставки, которая в рамках осуществления таможенной логистики в силу ряда факторов (большая удаленность, увеличение времени доставки, задействование боль-

³ Санкции и логистика: как живет бизнес, связанный с зарубежными поставками // Дело Модульбанка. 2023. URL: <https://delo.modulbank.ru/all/sanctions-and-logistics>.

⁴ Ограничения на импорт сдерживают экспорт: результаты опроса предприятий : аналит. записка // Банк России. 2023. URL: https://cbr.ru/Content/Document/File/144420/analytic_note_20230130_dip.pdf.

шей численности транспортных средств, увеличение количества грузовых операций и т.д.) увеличивает как временные, так и финансовые издержки.

Специфика таможенной логистики заключается в концентрации транспортно-логистической инфраструктуры на приграничных территориях. Как отмечает Р.С. Турлаев «основным видом транспорта, которым наиболее часто используется такая инфраструктура, является автомобильный транспорт. Автомобильный грузовой транспорт обладает большей маневренностью, гибкостью и мобильностью относительно других видов транспортировки, а также это единственный вид транспорта, на данный момент времени, позволяющий осуществлять доставку груза «от двери до двери» [7, с. 2]. Практическим обоснованием таких выводов сделанных Р.С. Турлаевым являются статистические данные о перемещении транспортными средствами международной перевозки через таможенную границу (табл. 1).

Таблица 1

*Количество транспортных средств, проследовавших
через таможенные пункты пропуска, тыс. ед.*

Вид транспорта	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2022 г. к 2018 г.	2022 г. к 2021 г.
Автомобильный	4328,63	4343,11	1978,37	2179,61	1698,38	39,24	77,92
Железнодорожный (составы)	27,33	23,85	21,93	22,36	12,95	47,38	57,92
Воздушный	113,26	112,66	36,97	74,23	45,09	39,81	60,74
Морской	25,61	25,08	21,82	21,37	20,44	79,81	95,65

В 2022 г. наблюдается снижение количества транспорта, проследовавшего через таможенные пункты пропуска по всем его видам. Наибольшее снижение показателя зафиксировано в 2022 г. по отношению к 2018 г. в таких его видах транспорта как:

- автомобильный: —60,76 %;
- воздушный: —60,19 %;
- железнодорожный, по которому снижение составило чуть ниже, чем по предыдущим двум видам транспорта, однако все превысило 50 %.

В 2022 г. к 2021 г. лидером по снижению показателя является железнодорожный транспорт и это снижение показателя на 42,08 %. Объемы воздушного транспорта снизились на 39,26 %, а автомобильного — на 22,08 %. Наименьшее снижение отмечается в отношении морского транспорта — всего лишь 4,35 %. Основной причиной снижения исследуемых показателей — это введенные санкции, которые существенно затруднили осуществление таможенной логистики, а в частности это:

- приостановка перемещения по территории ряда стран железнодорожного сообщения, например Латвии, Эстонии;
- запрет на въезд на территорию стран ЕС автомобилей, зарегистрированных в России.
- запрет на использование воздушного пространства для российских воздушных судов, а так же ряд авиакомпаний отменили ранее регулярные рейсы в Россию.

Такие меры, как отмечает Т.В. Дрожкина «...вынудили перенаправить торговый поток с Запада в Восточный регион. Однако, логистическая инфраструктура РФ, включая таможенную, не позволяет оптимально использовать потенциал такого решения» [8, с. 124]. На первых этапах такого разворота как участники ВЭД, так и таможенные органы в рамках субъективной системы таможенной логистики столкнулись с некоторыми проблемами (рис. 3).

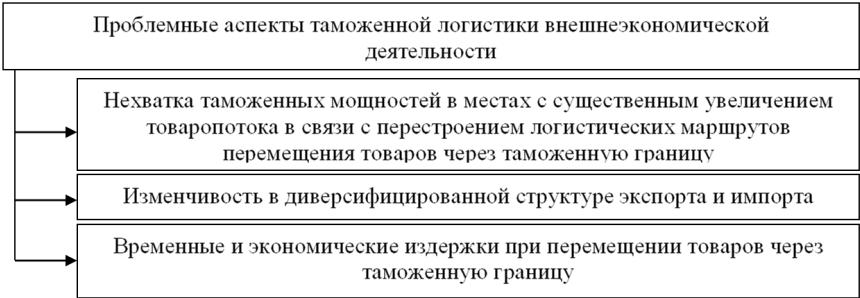


Рис. 3. Проблемы таможенной логистики возникшие при смещении акцента внешнеэкономической деятельности с запада на восток

Нехватка мощностей таможенных органов является фактором, затрудняющим таможенную логистику и данный факт и обосновывает необходимость актуализации распределения мощностей таможенных органов в сложившихся обстоятельствах, так как восстановление ранее устоявшихся торгово-экономических отношений с теперь уже недружественными странами в ближайшее время из-за противоположных позиций их с Россией ожидать не приходится. Наиболее перспективными на данный момент являются именно страны Азии, некоторые из них уже являются давними и крупными партнерами, а некоторые на данный момент в силу небольшой вовлеченности в торгово-экономические отношения с Россией представляют собой потенциал в их развитии [9, с. 173].

Следующим проблемным аспектом таможенной логистики является изменчивость в диверсифицированной структуре внешнеторговой деятельности. Диверсификация в экспорте или импорте означает видовой состав товаров, перемещаемых через таможенную границу. Проблема опять заключается в изменении товаропотоков в результате смены торговых партнеров России, а также в рамках обхода введенных в отношении нее санкций ряд товаров теперь ввозится через другие страны, и при этом задействуются другие таможенные органы, осуществляющие в отношении таких товаров таможенные операции, направленные на их выпуск. Проблема заключается в следующем: в случае устоявшейся товарной структуры экспорта или импорта, комплектация таможенного органа, в том числе и специалистами так же является устоявшейся, однако в настоящее время таможенным органами приходится совершать таможенные операции для несвойственных ранее товаров и в этом случае возникает дефицит квалифицированных кадров, например таможенных экспертов в той или иной области.

Временные и экономические издержки являются элементом в рамках таможенной логистики существенно затрудняющими осуществление ВЭД и такого же мнения придерживается Ю.Е. Гупанова, которая обозначила, что «...актуальным направлением деятельности таможенных органов является содействие развитию международной торговли, ускорение и упрощение перемещения товаров через таможенную границу государств. Данное направление предполагает создание благоприятной среды для ведения предпринимательской деятельности в сфере ВЭД и стремление снизить издержки участников ВЭД при совершении таможенных операций» [10, с. 37]. Повышенные временные издержки влекут за собой так же и экономические издержки, так, например, при принятии решения об осуществлении таможенного контроля время выпуска товара значительно увеличивается, а если ко всему прочему необходимо будет осуществить таможенную экспертизу, то придется оплачивать хранение товара на складах СВХ, а также участник ВЭД

может понести потери в связи с невыполнением срока доставки перевозимого товара. Снижение издержек — основа эффективной таможенной логистики. Причины увеличения временных издержек в рамках осуществления таможенной логистики следующие (рис. 4).

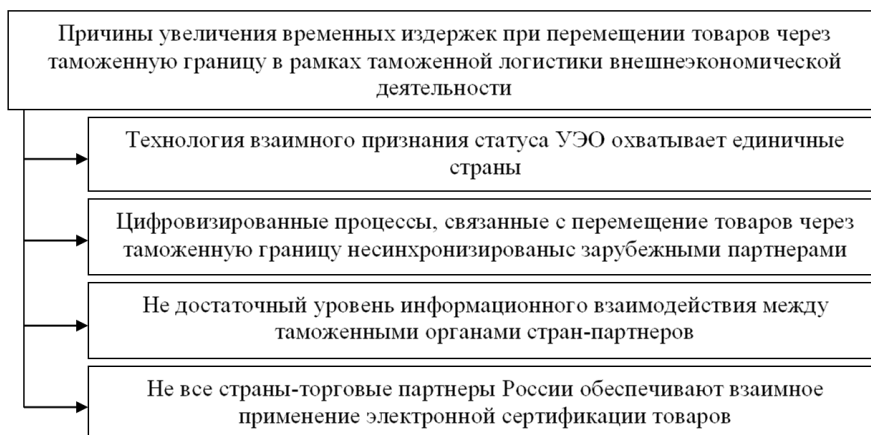


Рис. 4. Причины увеличения временных издержек при перемещении товаров через таможенную границу как фактор, отрицательно влияющий на эффективность таможенной логистики

Технология взаимного применения УЭО на данный момент применена к Китаю, с такими странами Азии как Турция и Корея ведется активная работа в это направлении, а с Ираном на данный момент прорабатываются нормативная база дальнейшего признания УЭО. Таким образом, из множества стран Азии в рамках разворота ВЭД на восток лишь только с некоторыми эта технология прорабатывается, что, конечно же, в рамках осуществления ВЭД большой пробел, однако его следует рассматривать как потенциал, так как успешное взаимодействие с Китаем показывает эффективность взаимного признания УЭО, так как время осуществления таможенного декларирования существенно сократилось, а так же признание зарубежного УЭО позволяет сместить в отношении них таможенный контроль на этап после выпуска товара, что так же благоприятным образом окажет влияние на снижение временных издержек и повысит эффективность таможенной логистики.

Следующей причиной повышения временных издержек при перемещении товаров через таможенную границу является то, что цифровизированные процессы не синхронизированы с зарубежными партнерами. В этом плане наглядным примером синхронизации в деятельности таможенных органов выступает ЕАЭС. Использование этого опыта возможно в рамках членства, например, в экономических интеграционных группировках членами которых являются Россия и иные страны-торговые партнеры.

Не достаточный уровень информационного взаимодействия между таможенными органами стран-партнеров является следующей проблемой таможенной логистики. Как отмечает Сакович С.И. «...информационный обмен ФТС с таможенными органами других иностранных государств проводится на основе двухсторонних или многосторонних соглашений, которые позволяют установить регулярный консолидированный обмен таможенной информацией<...>

Организация консолидированного информационного обмена в интересах всех государств позиционируется как одна из главных составляющих набора мер, которые направлены на содействие развитию торговли с другими странами, повышение эффективности таможенного контроля и достоверности таможенного декларирования товаров и транспортных средств» [11, с. 34]. Так, например, такие соглашения заключены Россией и странами Азии в рамках их членства в СНГ. Конечно, существует множество стран с очень низким уровнем торгового взаимодействия с Россией и к тому же не входящих в никакие интеграционные группировки, на основе которых могло бы быть осуществлено, в том числе и таможенное взаимодействие.

В силу настоящей политической и экономической ситуации когда практически все страны востока являются потенциальными партнерами в рамках наращивание взаимного товарооборота для блага каждой из страны, отметим, что в рамках, введенных в отношении России санкций многие страны их не поддержали, но опасение трудностей из-за сотрудничества с Россией в торговой сфере отражается в некотором искусственном сдерживание развития ВЭД в силу опасений введения вторичных санкций в отношении этих государств [12, с. 448].

Следующим таможенным аспектом в рамках исследования проблем развития таможенного потенциала является применение не всеми странами взаимного применения электронной сертификации товаров, а так как электронная сертификация по своей сущности является мерой нетарифного регулирования ВЭД, отметим, что ее взаимное применение может способствовать снижению времени на совершение таможенных операций на выпуска товаров, так как не будет необходимости осуществлять в этом направлении таможенный контроль.

Для повышения эффективности таможенной логистики в связи с выявленным проблемами, отраженными на рис. 3 необходимо разработать программу по их устранению и основными направлениями будут является следующее:

1. Вычленение приоритетных пунктов пропуска в связи с изменением товаропотока и их модернизация в соответствии с новейшими техническими и информационными разработками. Потеря актуальности настоящего расположения некоторых таможенных постов в связи со существенным снижением товаропотока через ранее стабильные транспортные коридоры решается путем перераспределения таможенных мощностей в регионы, где ощущается их нехватка, например на Дальний восток.

2. Изменение географии перемещения товаров через таможенную границу требует и пересмотр кадровой составляющей, а именно их переобучение и повышение квалификации.

3. Снизить временные издержки которые в рамках таможенной логистики позволяют снизить как временные затраты для всех субъектов ВЭД, так и оптимизировать финансовые затраты при доставки товара до конечного потребителя. В данном случае необходимо осуществлять работу по дальнейшему признанию УЭО между Россией и иными странами-торговыми партнерами, осуществлять дальнейшую цифровизацию таможенных операций, расширять международное информационное взаимодействие, внедрять единые электронные технологии транзита товаров и т.д.

Таким образом, таможенная логистика является важным элементов в эффективном осуществлении внешнеэкономической деятельности, что является целевым значением государственной программы «Развитие внешнеэкономической деятельности» достижение которого позволит обеспечить прогрессивное развитие экономики России как на краткосрочную перспективу.

Список использованной литературы

1. Романова Г.Г. Сущность и формы внешнеэкономической деятельности страны. Методы оценки ее эффективности / Г.Г. Романова, А.С. Пролетарская. — DOI 10.26140/knz4-2019-0804-0033. — EDN YOKHKE // Карельский научный журнал. — 2019. — Т. 8, № 4 (29). — С. 127–130.
2. Вахрушев В.Ю. Актуальные вопросы таможенной логистики в Российской Федерации / В.Ю. Вахрушев, М.Б. Худжатов. — EDN BMFYJP // Маркетинг и логистика. — 2020. — № 3 (29). — С. 11–18.
3. Алексеева Е.В. Некоторые особенности логистической деятельности в таможенном деле / Е.В. Алексеева, С.П. Пуглеев. — DOI 10.24411/2411-0450-2019-10666. — EDN QTJJTV // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2019. — № 5-1. — С. 38–40.
4. Коптева А.С. Логистика в деятельности таможенных органов / А.С. Коптева. — EDN PXESTE // Бенефициар. — 2020. — № 73. — С. 3–5.
5. Серкова А.В. Анализ развития таможенной логистики / А.В. Серкова, Е.В. Ерохина. — EDN BWCUYB // Научное обозрение. Экономические науки. — 2020. — № 4. — С. 41–45.
6. Петрушина О.М. К вопросу об особенностях таможенной логистики / О.М. Петрушина, А.И. Меркулова, К.А. Тер-Оганесян. — EDN JKELSJ // Вестник Калужского университета. — 2020. — № 4(49). — С. 14–16.
7. Турлаев Р.С. Современные проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры на приграничных территориях РФ / Р.С. Турлаев. — EDN JRLJMO // Российский экономический интернет-журнал. — 2020. — № 4. — С. 53.
8. Дорожкина Т.В. Развитие таможенного сотрудничества в условиях переориентации международных товаропотоков / Т.В. Дорожкина, А.А. Иванов, А.А. Кузнецова. — DOI 10.24412/2411-0450-2022-12-1-124-127. — EDN KGEVAW // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2022. — № 12-1. — С. 124–127.
9. Севрюкова С.В. Таможенно-логистический потенциал при осуществлении внешне-торговых операций России / С.В. Севрюкова, О.В. Гудкова. — DOI 10.25806/fm3-22023173-181. — EDN QXQUED // Финансовый менеджмент. — 2023. — № 3-2. — С. 173–181.
10. Гупанова Ю.Е. Таможенно-логистический фактор снижения издержек участников внешнеэкономической деятельности / Ю.Е. Гупанова. — EDN QVDGZV // Вестник Российской таможенной академии. — 2020. — № 2. — С. 37–44.
11. Сакович С.И. Информационный обмен между ФТС России и таможенными службами других государств / С.И. Сакович. — EDN WDNUN // Бюллетень инновационных технологий. — 2019. — № 3 (11). — С. 34–37.
12. Кочергина И.В. Логистика как фактор экономической безопасности / И.В. Кочергина, Е.Р. Уразова, О.В. Гудкова. — EDN RRLNLF // Проблемы и перспективы внешнеэкономической деятельности в условиях инновационного развития, модернизации и цифровизации : материалы нац. конф. с междунар. участием, Брянск, 30 марта 2022 г. — Брянск, 2022. — С. 448–450.

References

1. Romanova G.G., Proletarskaya A.S. Essence and Forms of Foreign Economic Activity. Methods for Evaluating its Efficiency. *Karel'skii nauchnyi zhurnal = Karelian Research Journal*, 2019, vol. 8, no. 4, pp. 127–130. (In Russian). EDN: YOKHKE. DOI: 10.26140/knz4-2019-0804-0033.
2. Vakhrushev V.YU., Khudzhatov M.B. Current Issues of Customs Logistics in the Russian Federation. *Marketing i logistika = Marketing and Logistics*, 2020, no. 3, pp. 11–18. (In Russian). EDN: BMFYJP.
3. Alekseeva E.V., Pugleev S.P. Some Features of the Logistics Activities in Customs Affairs. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika = Economics and Business: Theory and Practice*, 2019, no. 5-1, pp. 38–40. (In Russian). EDN: QTJJTV. DOI: 10.24411/2411-0450-2019-10666.
4. Kopteva A.S. Logistics in the Activities of Customs Authorities. *Benefitsiar = Beneficiary*, 2020, no. 73, pp. 3-5. (In Russian). EDN: PXESTE.
5. Serkova A.V., Erokhina E.V. Analysis of Customs Logistics Development. *Nauchnoe obozrenie. Ehkonomicheskie nauki = Scientific Review. Economic Science*, 2020, no. 4, pp. 41–45. (In Russian). EDN: BWCUYB.

6. Petrushina O.M., Merkulova A.I., Ter-Oganesyan K.A. On Issue of Customs Logistics Features. *Vestnik Kaluzhskogo universiteta = Bulletin of the Kaluga University*, 2020, no. 4, pp. 14–16. (In Russian). EDN: JKELSJ.

7. Turlaev R.S. Modern Problems of Development of Customs and Logistics Infrastructure in the Border Territories of the Russian Federation. *Rossiiskii ekonomicheskii internet-zhurnal = Russian Economic Online Journal*, 2020, no. 4, pp. 53. (In Russian). EDN: JRLJMO.

8. Dorozhkina T.V., Ivanov A.A., Kuznetsova A.A. Development of Customs Cooperation in the Context of Reorientation of International Commodity Flows. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika = Economics and Business: Theory and Practice*, 2022, no. 12-1, pp. 124-127. (In Russian). EDN: KGEVAW. DOI: 10.24412/2411-0450-2022-12-1-124-127.

9. Sevryukova S.V., Gudkova O.V. Customs and Logistics Potential in the Implementing Foreign Trade Operations in Russia. *Finansovyi menedzhment = Financial Management*, 2023, no. 3-2, pp. 173–181. (In Russian). EDN: QXQUED. DOI: 10.25806/fm3-22023173-181.

10. Gupanova YU.E. Customs and Logistics Factor of Reducing the Costs of Participants in Foreign Economic. *Vestnik Rossiiskoi tamozhennoi akademii = Vestnik of Russian Customs Academy*, 2020, no. 2, pp. 37–44. (In Russian). EDN: QVDGZV.

11. Sakovich S.I. Information Exchange Between the FCS of Russia and the Customs Services of Other States. *Byulleten' innovatsionnykh tekhnologii = Bulletin of Innovative Technologies*, 2019, no. 3, pp. 34–37. (In Russian). EDN: WDNUN.

12. Kochergina I.V., Urazova E.R., Gudkova O.V. Logistics as a Factor of Economic Security. *Problems and Prospects of Foreign Economic Activity in the Context of Innovative Development, Modernization and Digitalization: Proceedings of the National Conference with International Participation, Bryansk, March 30, 2022*. Bryansk, 2022, pp. 448–450. (In Russian). EDN: RRLNLF.

Авторы

Гудкова Ольга Владимировна — кандидат экономических наук, доцент, кафедра таможенного дела и маркетинга, Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского, г. Брянск, Российская Федерация, oliy-00@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-3610-3664>, SPIN-код: 7289-4628, AuthorID РИНЦ: 745650.

Дворецкая Юлия Александровна — кандидат экономических наук, доцент, кафедра бухгалтерского учета и налогообложения, Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского, г. Брянск, Российская Федерация, dvorezul@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0003-2127-0838>, SPIN-код: 6108-5710, AuthorID РИНЦ: 657942.

Ермакова Людмила Владимировна — кандидат экономических наук, доцент, кафедра бухгалтерского учета и налогообложения, Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского, г. Брянск, Российская Федерация, tkdtkd@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0003-2570-3231>, SPIN-код: 4080-6714, AuthorID РИНЦ: 650967.

Authors

Olga V. Gudkova — PhD in Economics, Associate Professor, Customs and Marketing Department, Bryansk State Academician I.G. Petrovski University, Bryansk, Russian Federation, oliy-00@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-3610-3664>, SPIN-Code: 7289-4628, AuthorID RSCI: 745650.

Yuliya A. Dvoretzskaya — PhD in Economics, Associate Professor, Accounting and Taxation Department, Bryansk State Academician I.G. Petrovski University, Bryansk, Russian Federation, dvorezul@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0003-2127-0838>, SPIN-Code: 6108-5710, AuthorID RSCI: 657942.

Lyudmila V. Ermakova — PhD in Economics, Associate Professor, Accounting and Taxation Department, Bryansk State Academician I.G. Petrovski University, Bryansk, Russian Federation, tkdtkd@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0003-2570-3231>, SPIN-Code: 4080-6714, AuthorID RSCI: 650967.

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Для цитирования

Гудкова О.В. Эффективная таможенная логистика — основа развития внешнеэкономической деятельности / О.В. Гудкова, Ю.А. Дворецкая, Л.В. Ермакова. — DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(2).637-648. — EDN PLYZHS // *Baikal Research Journal*. — 2024. — Т. 15, № 2. — С. 637–648.

For Citation

Gudkova O.V., Dvoretzskaya Yu.A., Ermakova L.V. Efficient Customs Logistics — The Basis for the Development of Foreign Economic Activity. *Baikal Research Journal*, 2024, vol. 15, no. 2, pp. 637–648. (In Russian). EDN: PLYZHS. DOI: 10.17150/2411-6262.2024.15(2).637-648.