

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РФ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики и управления

Кафедра «Социология, экономическая
теория и международные процессы»

Специальность

38.05.02 «Таможенное дело»

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему

**Формы и методы функционирования предприятий околотаможенной
инфраструктуры**

Студент

Наумцев

Данил

Дмитриевич

подпись, дата

Руководитель

Володин В. М.

подпись, дата

Нормоконтролер

Кафтулина Ю. А.

подпись, дата

Рецензент

Козина Е. В.

Доцент кафедры «Экономика
и управление»

ФГБОУ ВО «Пензенский государственный
технологический университет»

подпись, дата

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры от _____ № _____)

Заведующий кафедрой

Рожкова Л. В.

подпись, дата

Работа защищена с отметкой _____ (протокол ГЭК от _____ № _____)

Секретарь ГЭК

Корж Н. В.

подпись, дата

Пенза 2025

ФГБОУ ВО «Пензенский государственный университет»
Институт экономики и управления
Кафедра «Социология, экономическая теория и международные процессы»
Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»

«УТВЕРЖДАЮ»:
зав. кафедрой
д.с.н., профессор Рожкова Л. В.

« _____ » _____ 20 ____ г.

ЗАДАНИЕ
НА ДИПЛОМНУЮ РАБОТУ

студенту Наумцеву Д. Д., группа 20ЭД1, обучение очное

1 Тема дипломной работы: Формы и методы функционирования предприятий околотаможенной инфраструктуры

утверждена приказом по университету
от «25» ноября 2025 г. № 1219 а/о

2 Срок сдачи студентом законченной дипломной работы: 31.05.2025.

3 Исходные данные к дипломной работе: нормативно-правовая база, научная и справочная литература, данные сети Интернет.

4 Перечень подлежащих разработке вопросов: сущность понятия функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий; особенности и проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области; рассмотрение форм и методов создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий; сущность правовых основ деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий; рассмотрение форм и методов повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области.

5 Перечень графического материала: таблицы, рисунки.

6 Дата выдачи задания: 26.11.2024

Руководитель _____ / В. М. Володин /
(подпись) (инициалы, фамилия)

Задание принял к исполнению студент _____ / Д. Д. Наумцев /
(подпись) (инициалы, фамилия)

График подготовки дипломной работы

№ п/п	Содержание работы	Срок выполнения	Дата выполнения, подпись руководителя
1	Составление плана ВКР	27.11.2024 – 10.12.2024	
2	Изучение исходных данных к дипломной работе	11.12.2024 – 09.01.2025	
3	Написание Главы 1	10.01.2025 – 18.02.2025	
4	Написание Главы 2	19.02.2025 – 24.03.2025	
5	Написание Главы 3	25.03.2025 – 03.05.2025	
6	Написание введения и заключения	05.05.2025 – 12.05.2025	
7	Оформление ВКР	13.05.2025 – 23.05.2025	
8	Сдача ВКР нормоконтролю, проверка в системе «антиплагиат.вуз»	24.05.2025 – 29.05.2025	
9	Ознакомление с отзывом руководителя, рецензией	30.05.2025	
10	Представление законченной дипломной работы, передача в ГЭК	31.05.2025	

Руководитель _____ / В. М. Володин /
(подпись) (инициалы, фамилия)

Задание принял к исполнению студент _____ / Д.Д. Наумцев /
(подпись) (инициалы, фамилия)

Реферат

Дипломная работа 77 с., 3 ч., 27 рис., 14 табл., 66 источников, 3 прил.
ОКОЛОТАМОЖЕННЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ,
ТАМОЖЕННЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК, СКЛАД ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ ТОВАРОВ,
ФОРМЫ, МЕТОДЫ, ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ, ПЕНЗЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Объект исследования – околотаможенные инфраструктурные предприятия Пензенской области.

Цель работы состоит анализе форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

Методическую основу работы составили методы анализа и синтеза, научной абстракции, группировки статистических данных, расчета динамики показателей за период наблюдения, что позволило обеспечить высокий уровень достоверности итоговых выводов и результатов.

Результаты работы: определено понятие и сущность функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий; выявлены особенности и проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, рассмотрены формы и методы создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, обозначены правовые основы деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий, сформулированы формы и методы повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области.

Теоретическая значимость ВКР заключается в изучении актуальных форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, которые могут быть применены в процессе совершенствования околотаможенной инфраструктуры.

Рекомендации по внедрению: создание единой цифровой платформы посреднических организаций в таможенной сфере; развитие сферы логистических услуг; создание Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области.

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Теоретико-правовые основы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.....	5
1.1 Понятие и сущность функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.....	5
1.2 Формы и методы создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.....	11
1.3 Правовые основы деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий.....	19
Глава 2 Состояние форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области.....	25
2.1 Анализ функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Российской Федерации.....	25
2.2 Особенности форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области.....	35
2.3 Проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области в современных условиях.....	43
Глава 3 Концепция совершенствования форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.....	51
3.1 Основные направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий.....	51
3.2 Формы и методы повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области....	59
Заключение.....	65
Список использованных источников.....	67
Приложение А.....	75
Приложение Б.....	76
Приложение В.....	77

Введение

Важность внешнеэкономической деятельности для экономики государства трудно переоценить. Являясь поставщиком товаров и услуг на международный рынок, страна демонстрирует всему миру свои возможности, показывает себя, как надежного партнера, с которым можно выстраивать долгосрочные доверительные отношения. На современном этапе развития одним из важнейших направлений экономической политики Российской Федерации (РФ) является развитие экспортного потенциала, увеличение в его структуре доли продукции с высокой степенью переработки и повышение конкурентоспособности российской экономики.

Для снятия барьеров, которые препятствуют осуществлению внешнеэкономической деятельности, в настоящее время созданы и успешно функционируют околотаможенные инфраструктурные предприятия экспортной направленности.

Актуальность темы данного исследования можно обосновать тем, что внешнеэкономическая деятельность на современном этапе развития – это одно из наиболее приоритетных направлений развития, как экономики РФ в целом, так и отдельно взятого предприятия в частности. Эффективность функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий является необходимым ввиду нестабильной экономической и политической ситуации в РФ, а также с целью укрепления позиций национальных экспортеров на зарубежных рынках.

Таким образом, целью дипломной работы является анализ форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

В соответствии с целью, в работе необходимо решить следующие задачи:

- определить понятие и сущность функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий;
- выявить особенности и проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области;
- рассмотреть формы и методы создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий;

– обозначить правовые основы деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий;

– сформулировать формы и методы повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области.

Объектом дипломной работы являются околотаможенные инфраструктурные предприятия Пензенской области.

Предметом дипломной работы выступают формы и методы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

Методическую основу дипломной работы составили методы анализа и синтеза, научной абстракции, группировки статистических данных, расчета динамики показателей за период наблюдения, что позволило обеспечить высокий уровень достоверности итоговых выводов и результатов.

Исследованию форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий посвящены работы следующих ученых: И. А. Аксенова, Е. С. Асташенко, Ю. А. Дядюшкиной, Е. С. Житковой, Ю. В. Лузгиной и многих других.

Информационной базой исследования послужили периодические издания, официальные статистические данные, представленные на официальном сайте Министерства экономики Пензенской области, Федеральной службы государственной статистики Пензенской области, а также нормативные акты, регулирующие функционирование инфраструктурных предприятий.

Теоретическая значимость дипломной работы состоит в том, что в ней изучены актуальные формы и методы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, которые могут быть применены в процессе совершенствования околотаможенной инфраструктуры.

Практическая значимость данного исследования состоит в разработке подходов по совершенствованию форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области.

Глава 1 Теоретико-правовые основы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий

1.1 Понятие и сущность функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий

В рамках создания условий для эффективного осуществления внешнеэкономической деятельности, обеспечения высокого уровня экономической безопасности государства, а также повышения эффективности деятельности таможенных органов, особого внимания заслуживают вопросы организации и работы соответствующей инфраструктуры.

В общем смысле под инфраструктурой понимается определенный перечень взаимосвязанных или обеспечивающих структур, или объектов, посредством которых обеспечивается основа функционирования всей рассматриваемой системы [54, с. 37]. Разновидности инфраструктуры, которые идентифицированы на современном этапе развития в научном сообществе, представлены на рисунке 1.

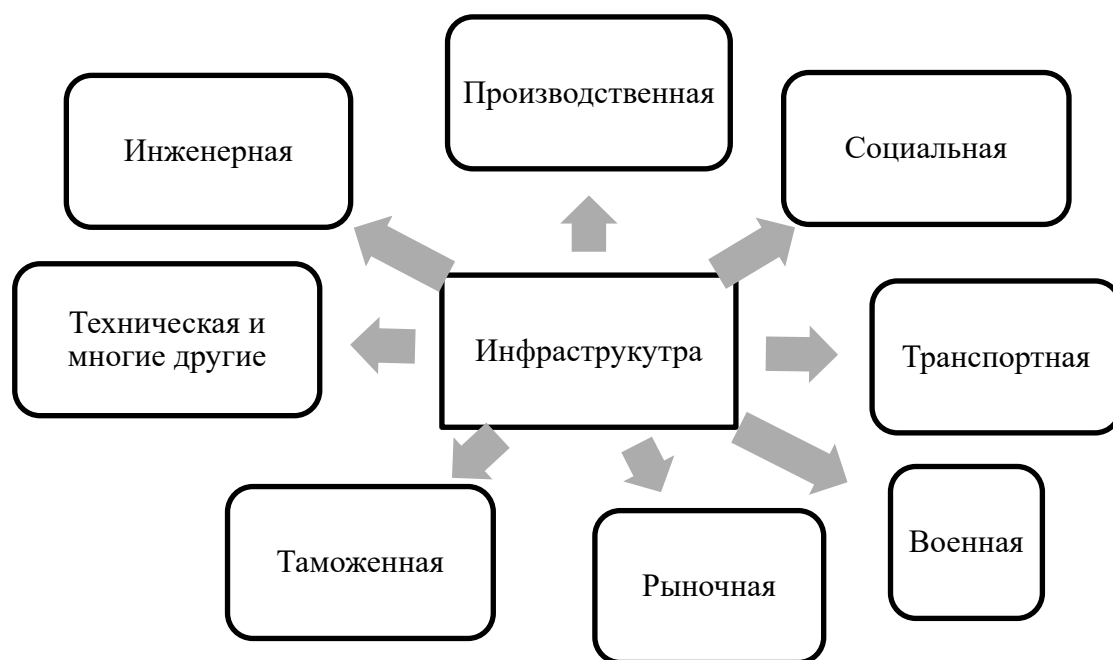


Рисунок 1 – Разновидности инфраструктуры [47, с. 65]

Исходя из данных рисунка 1, можно сделать вывод, что на современном этапе развития выделяют достаточно большое количество разновидностей инфраструктуры. Среди всех разновидностей отдельное место отводится таможенной инфраструктуре.

В соответствии нормами права в состав таможенной инфраструктуры входят: здания, сооружения, помещения, открытые площадки, оснащенные техническими средствами таможенного контроля, инженерными, информационными, телекоммуникационными системами и средствами их обеспечения, а также объекты социального назначения, посредством которых обеспечивается деятельность таможенных органов [2]. Исходя из данного утверждения, целесообразно отметить, что все элементы таможенной инфраструктуры условно подразделяются на те, которые принадлежат государству и те, которые находятся в собственности частных лиц, то есть являются коммерческими. Именно коммерческие элементы таможенной инфраструктуры в своей совокупности представляют околотаможенную инфраструктуру.

В настоящее время от эффективного функционирования и развития околотаможенной инфраструктуры во многом зависит качество осуществления внешнеэкономической деятельности. Для более глубокого и всестороннего анализа особенностей функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, необходимо рассмотреть понятие «околотаможенная инфраструктура», выделить ее основные элементы и принципы.

Подходы к определению понятия «околотаможенная инфраструктура» представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Подходы к определению понятия «околотаможенная инфраструктура»

Источник	Определение понятия
1	2
И. А. Аксенов [20, с. 133]	Околотаможенная инфраструктура – это вспомогательные подразделения таможенных органов, осуществляющие свою деятельность в форме коммерческих или некоммерческих организаций, целью деятельности которых является оказание различного спектра посреднических услуг основным подразделениям таможенных органов на основании включения их в соответствующий реестр

1	2
А. П. Бех [24, с. 30]	Околотаможенная инфраструктура – это сформированная за счет специализированных коммерческих предприятий и организаций инфраструктура, которая осуществляет посредническую деятельность в области таможенного дела
Ю. А. Дядюшкина [33, с. 48]	Околотаможенная инфраструктура – это посреднические коммерческие структурные предприятия, посредством которых осуществляется взаимосвязь между таможенными органами и участниками ВЭД
Е. С. Житкова [36, с. 1]	Околотаможенная инфраструктура – это часть таможенной инфраструктуры, которая включает в себя частные коммерческие организации и объединения, а также их структурные подразделения, посредством которых обеспечивается выполнение представительской, финансовой и логистической функции
А. А. Полянский [55, с. 43]	Околотаможенная инфраструктура – это предприятия и организации, оказывающие посреднические услуги при выполнении таможенных операций и получении таможенных услуг участниками внешнеэкономической деятельности

Исходя из данных таблицы 1, можно сделать вывод, что околотаможенная инфраструктура – это вся совокупность коммерческих организаций и предприятий, действующих на основании включения в определенный реестр, и оказывающих посреднические услуги в сфере таможенного дела.

В качестве основных целей функционирования околотаможенной инфраструктуры можно выделить оптимизация и ускорение процессов внешнеэкономической деятельности государства, повышение эффективности и безопасности проведения таможенного контроля, а также оптимизация процесса взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности [62, с. 197]. Добиться данной цели представляется возможным лишь посредством эффективного и бесперебойного функционирования основных элементов околотаможенной инфраструктуры.

Основными элементами околотаможенной инфраструктуры являются околотаможенные инфраструктурные предприятия, создаваемые и функционирующие в различных формах.

На современном этапе развития формы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий классифицируют по различным основаниям, а именно:

- в зависимости от спектра оказываемых услуг;

- в зависимости от организационно-правовой формы;
- в зависимости от масштабов деятельности [25, с. 47].

Классификация околотаможенных инфраструктурных предприятий в зависимости от спектра оказываемых услуг, представлена на рисунке 2.

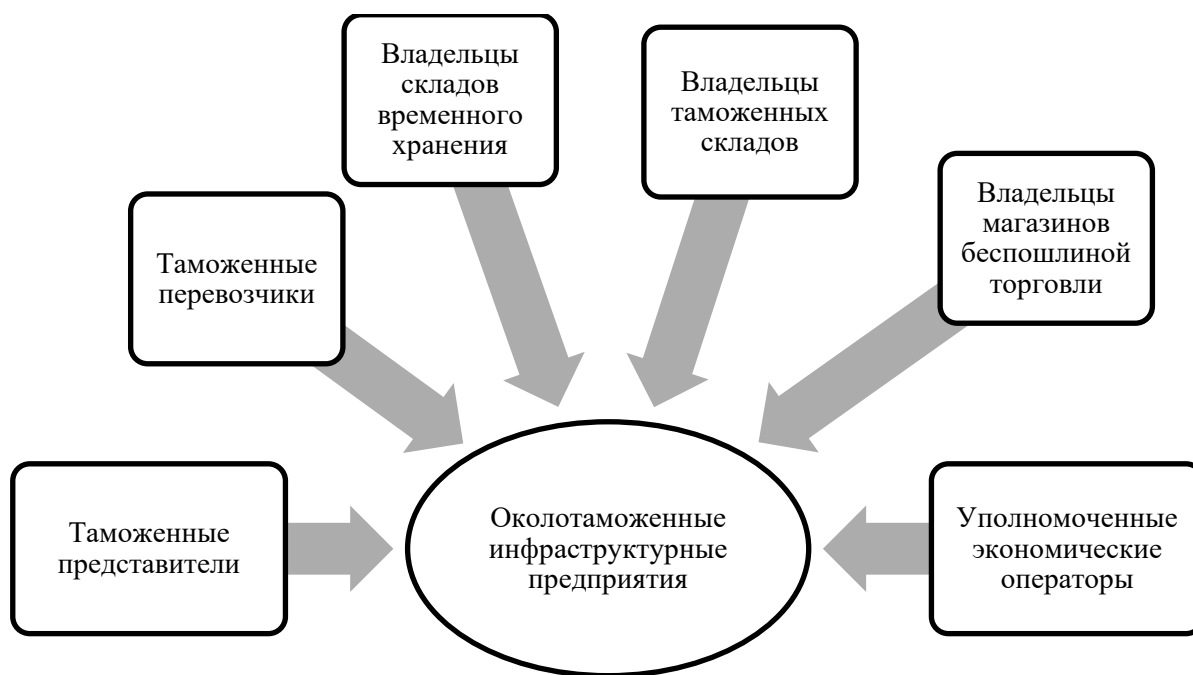


Рисунок 2 – Классификация околотаможенных инфраструктурных предприятий в зависимости от спектра оказываемых услуг [32, с. 42]

Классификация околотаможенных инфраструктурных предприятий в зависимости от организационно-правовой формы осуществляется по следующим основаниям:

- индивидуальные предприниматели;
- общества с ограниченной ответственностью (ООО);
- акционерные общества (АО);
- члены международных околотаможенных инфраструктурных предприятий.

В зависимости от масштабов деятельности околотаможенных инфраструктурные предприятия могут быть классифицированы следующим образом:

- местные околотаможенные инфраструктурные предприятия;

– региональные околотаможенные инфраструктурные предприятия;
– международные околотаможенные инфраструктурные предприятия
[38, с. 116].

Отдельно стоит отметить, что, как правило, классификация околотаможенных инфраструктурных предприятий осуществляется параллельно по трем вышеуказанным формам. Так, организация ООО «РТБ-Групп» является региональным таможенным представителем, действующим в форме общества с ограниченной ответственностью, и осуществляющим деятельность в Пензенской области, а также имеющим филиалы в иных регионах России.

Околотаможенные инфраструктурные предприятия оказывают участникам внешнеэкономической деятельности широкий спектр посреднических услуг (рисунок 3).

Перечень услуг околотаможенных инфраструктурных предприятий	
Оформление таможенной и сопроводительной документации	
Перевозка, прием, складирование, хранение перемещаемых товарных партий	
Совершение таможенных операций	
Проведение таможенного контроля	
Консультационные услуги по вопросам таможенного дела	
Представительство участников ВЭД в таможенных органах	

Рисунок 3 – Перечень посреднических услуг, оказываемых околотаможенными инфраструктурными предприятиями [30, с. 10]

Перечень услуг, которые оказывают околотаможенных инфраструктурные предприятия участникам внешнеэкономической деятельности, представленный на рисунке 3, не является исчерпывающим и во многом зависит от формы функционирования предприятия. При этом, стоит отметить, что часть околотаможенных инфраструктурных предприятий, оказывают комплексные услуги (таможенный представитель, уполномоченный экономический оператор).

В рамках своего функционирования околотаможенные инфраструктурные предприятия применяют различные методы, которые направлены на повышение качества посреднических услуг, а также на оптимизацию таможенных процессов. Все методы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий можно также разделить на несколько групп:

- методы, применяемые для взаимодействия с клиентами в рамках оказания посреднических услуг. В настоящее время данные методы основаны на элементах цифровизации: использование цифровых платформ для налаживания контакта, обмена информацией; перевод всей документации в электронную форму; оформление документов с использованием электронной подписи;

- методы, направленные на оптимизацию логистических процессов: оптимизация логистических цепочек поставок товарных партий посредством использования современных программ; использование современных автоматизированных систем управления складом; установление *GPS*-трекинга на товарные партии в процессе их перемещения и так далее;

- методы, направленные на повышение квалификации персонала околотаможенных инфраструктурных предприятий. Данные методы приобретают особую популярность в условиях изменяющихся внешних факторов. Сотрудники околотаможенных инфраструктурных предприятий должны в совершенстве знать таможенное законодательство, а также обладать актуальной информацией, касающейся перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу, проведении таможенного контроля и совершения таможенных операций. В данной связи, они на постоянной основе проходят различного рода обучения, участвуют в семинарах и лекциях, проводимых таможенными органами. Именно от компетенции сотрудников околотаможенных инфраструктурных предприятий во многом зависит качество и полнота объема оказываемых услуг [21, с. 14].

Таким образом, околотаможенная инфраструктура – это вся совокупность коммерческих организаций и предприятий, действующих на основании включения в определенный реестр, и оказывающих посреднические услуги в сфере таможенного дела, а именно: таможенное оформление, совершение таможенных операций,

проведение таможенного контроля, таможенное представительство, консультационные услуги и многое другое. Целью создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий является оптимизация таможенных процессов, повышение эффективности внешнеэкономической деятельности государства, увеличение товарооборота страны, а также обеспечение высокого уровня экономической безопасности. На современном этапе развития выделяют большое количество форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, выбор которых во многом зависит от спроса на посреднические услуги, экономической и политической составляющей, а также приоритетов развития.

1.2 Формы создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий

Околотаможенные инфраструктурные предприятия – это коммерческие предприятия и организации, которые оказывают участникам внешнеэкономической деятельности посреднические услуги. Деятельность данных предприятий направлена на оптимизацию процессов, связанных с перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС, облегчение внешнеэкономической деятельности, а также снижение экономических и временных затрат участников внешнеэкономической деятельности. Одним из главных критериев классификации околотаможенных инфраструктурных предприятий является спектр оказываемых услуг, на основании которого определяется порядок создания и особенности функционирования.

В рамках данного исследования более подробно рассмотрим порядок создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

Т. В. Дорожкина в своих научных трудах подробно описывает особенности околотаможенных инфраструктурных предприятий, функционирующих в форме таможенных представителей. В них содержится определение понятия «таможенный

представитель», которое наиболее полно описывает особенности данной формы околотаможенных инфраструктурных предприятий [29, с. 134].

Таможенный представитель – это коммерческая организация, имеющая статус юридического лица, которая совершает от имени и по поручению декларанта или участника внешнеэкономической деятельности таможенные операции на территории государств, являющихся членами ЕАЭС [31, с. 152]. Таможенный представитель осуществляет свою деятельность на основании договора, заключенного с участником внешнеэкономической деятельности и несет все риски наравне с ним. Перечень посреднических услуг, оказываемых таможенными представителями, представлен на рисунке 4.

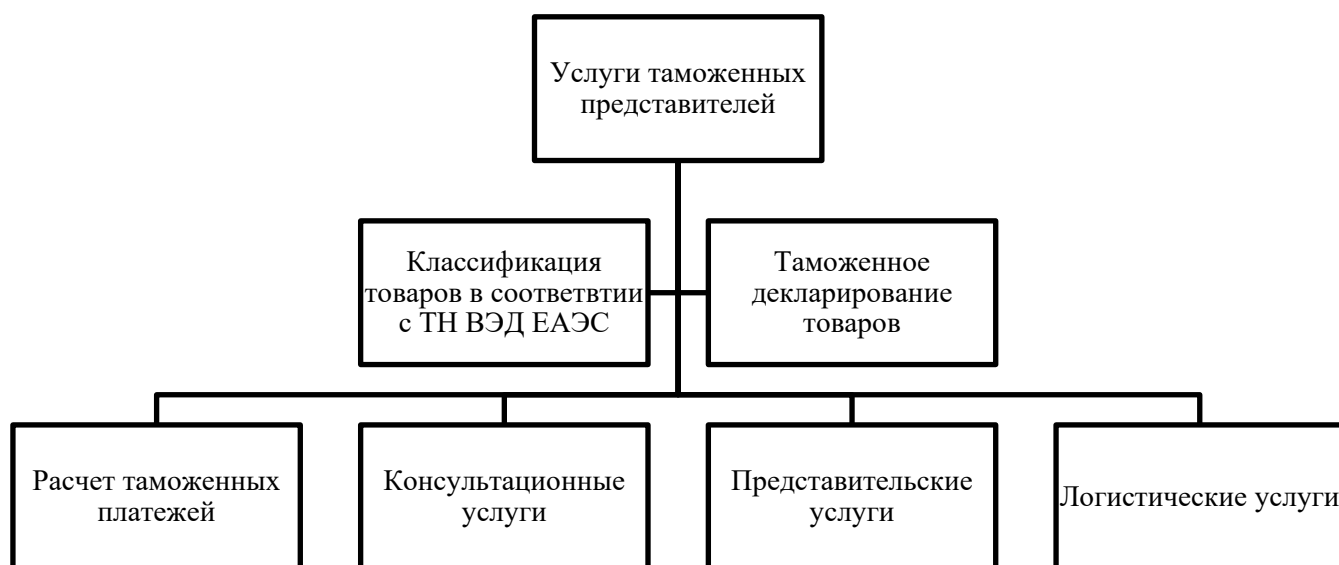


Рисунок 4 – Перечень посреднических услуг, оказываемых таможенными представителями [39, с. 71]

Таможенные представители осуществляют свою профессиональную деятельность на основании включения их в Реестр таможенных представителей. Для включения в данный реестр необходимо соблюдение особых условий, которые регламентированы законодательными нормами. Условия включения юридических лиц в Реестр таможенных представителей представлены на рисунке 5.

Условия включения юридических лиц в Реестр таможенных представителей			
наличие договора страхования риска гражданской ответственности таможенного представителя; на сумму не менее 20 млн руб.	наличие обеспечения исполнения обязанностей юридического лица, которое осуществляет деятельность в сфере таможенного дела в размере 5 млн руб.	отсутствие на день обращения в таможенный орган о включении в реестр таможенные представители не исполненной обязанности по уплате таможенных платежей	регистрация в личном кабинете с указанием перечня и стоимости услуг

Рисунок 5 – Условия включения юридических лиц в Реестр таможенных представителей [2]

При соблюдении условий, представленных на рисунке 5, юридическое лицо подает заявление о включении его в реестр таможенных представителей, а также договор страхования преимущественно в электронном виде посредством использования личного кабинета участника ВЭД либо через информационную систему «Единый портал государственных и муниципальных услуг». Документы также могут быть поданы на бумажном носителе в уполномоченный таможенный орган. Заявление рассматривается в течение 15 рабочих дней при условии подачи в электронном виде, и в течение 20 рабочих дней при условии подачи документов на бумажном носителе. После рассмотрения заявления принимается решение о включении в реестр таможенных представителей или об отказе включения в данный реестр. Принятое решение доносится до юридических лиц в течение трех рабочих дней. При положительном решении должностное лицо таможенных органов в течение трех рабочих дней вносит следующую информацию в Реестр таможенных представителей: номер регистрации; дата начала деятельности, наименование организации, а также контакты таможенного представителя [61, с. 360].

Таможенный перевозчик – это один из элементов околотаможенных инфраструктурных предприятий, являющийся юридическим лицом, который осуществляет перевозку товаров по таможенной территории ЕАЭС, находящихся под таможенным контролем [41, с. 37]. Таможенный перевозчик осуществляет свою деятельность на основании договора, который заключается с отправителями или экспедиторами грузов. Признание юридического лица таможенным перевозчиком осуществляется на основании включения в Реестр таможенных перевозчиков. Условия включения в Реестр таможенных перевозчиков представлены на рисунке 6.

Условия включения в реестр таможенных перевозчиков				
осуществление деятельности по перевозке грузов не менее 2 лет	обеспечение уплаты таможенных платежей на сумму не менее 200 тыс. евро	наличие разрешительной документации на осуществление грузоперевозок	наличие в собственности или аренде транспортных средств, которые являются пригодными для перевозки товарных партий под таможенными пломбами и печатями	отсутствие неисполненной обязанности по уплате таможенных платежей, а также привлечения к административной ответственности за последние календарный год

Рисунок 6 – Условия включения в реестр таможенных перевозчиков [2]

Представленные на рисунке 6, условия включения таможенных перевозчиков в соответствующий реестр не являются исчерпывающими. Они могут видоизменяться и варьироваться в соответствии с особенностями национального законодательства, а также происходящими изменениями в мировой экономической среде.

Регистрация таможенного перевозчика в реестре таможенных перевозчиков осуществляется на основании заявления, которое подается в компетентный таможенный орган. Помимо данного заявления в таможенные органы необходимо

предоставить: разрешительные документы на осуществление грузоперевозок; свидетельство о постановке на учет в налоговый орган; документы, посредством которых подтверждается право собственности на транспортное средство; иные документы.

Особенностям деятельности околотамовенных инфраструктурных предприятий, функционирующих в форме таможенных складов и складов временного хранения, посвящены научные труды И. В. Полухина и Е. С. Асташенко: рассмотрено понятия «склад временного хранения» и «таможенный склад», представлены условия создания и функционирования данных форм околотамовенных инфраструктурных предприятий, а также приведена их классификация [22; 54].

Владелец склада временного хранения – это юридическое лицо, отвечающее условиям включения в реестр владельцев складов временного хранения, которое осуществляет хранение товаров, находящихся под таможенным контролем [53, с. 340]. Деятельность владельцев складов временного хранения осуществляется на договорной основе с участниками внешнеэкономической деятельности.

Склады временного хранения – это специально предназначенные сооружения, помещения или открытые площадки для размещения товарных партий, которые в процессе таможенного оформления и таможенного контроля предъявляются в таможенные органы, но являются не выпущенными в обращение [66, с. 147]. Они могут быть двух основных типов:

- закрытые склады временного хранения предназначаются исключительно для хранения товаров, собственником которых является владелец данного склада или для хранения отдельных категорий товаров;

- открытые склады временного хранения предназначаются для использования любыми лицами, которые обладают определенными полномочиями в отношении данного товара [46, с. 119].

Склад временного хранения является учрежденным со дня, который следует за днем включения лица в реестр владельцев склада временного хранения. В качестве

основных условий включения в реестр владельцев складов временного хранения можно выделить:

- наличие в собственности помещений или открытых площадок, которые соответствуют требованиям для хранения товарных партий;
- наличие договора страхования гражданской ответственности, сумма которого рассчитывается исходя из полезной площади складского помещения;
- отсутствие задолженностей по уплате таможенных платежей, а также привлечения к административной ответственности в предшествующий календарный год [44, с. 147].

Владелец таможенного склада по своим полномочиям и функциям схож с владельцем склада временного хранения. Единственным принципиальным отличием является тот факт, что на таможенном складе осуществляется хранение товаров, которые помещены под таможенную процедуру таможенного склада.

Владелец магазина беспошлинной торговли – это юридическое лицо, которое осуществляет хранение и реализацию товаров в магазине беспошлинной торговли, ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС посредством таможенной процедуры беспошлинной торговли [45, с. 135].

Под магазином беспошлинной торговли понимается специально оборудованный магазин, который осуществляет свою деятельность в специально отведенных местах, расположенных вблизи таможенных границ, которые непосредственно являются зонами таможенного контроля. Товары, реализуемые в магазинах беспошлинной торговли, освобождены от уплаты некоторых видов таможенных платежей, соответственно, в их стоимость не включаются некоторые виды акцизов и НДС.

Для признания статуса магазина беспошлинной торговли необходимо включение его владельца в реестр владельцев беспошлинной торговли.

Основные условия включения в реестр владельцев магазина беспошлинной торговли представлены на рисунке 7.

Условия включения в реестр владельцев магазина беспошлинной торговли			
наличие в собственности или аренде помещений, которые соответствуют требованиям для использования в качестве магазинов беспошлинной торговли	наличие необходимых регистрационных или разрешительных документов, посредством которых разрешена розничная торговля	предоставление обеспечения обязанности по уплате таможенных платежей на сумму в размере 2,5 млн руб.	отсутствие задолженности по уплате таможенных платежей

Рисунок 7 – Условия включения в реестр владельцев магазина беспошлинной торговли [57, с. 148]

В соответствии с научными трудами А. П. Бех под уполномоченным экономическим оператором понимается организация в форме юридического лица, которая обладает определенными преимуществами при проведении таможенного контроля перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС товаров, включенная в реестр уполномоченных логистических операторов. Уполномоченным экономическим оператором может быть признана только крупная организация или предприятие, у которого ежегодный оборот составляет несколько миллионов рублей, с безупречной репутацией [60, с. 134]. Также стоит отметить, что организации, которые получили статус уполномоченного экономического оператора, в обязательном порядке должны относиться к организациям низкого уровня риска. В настоящее время насчитывается три типа уполномоченных логистических операторов. В зависимости от типа свидетельства уполномоченного экономического оператора, им предоставляются определенный перечень льгот и упрощений при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Основания для включения юридических лиц в реестр уполномоченных экономических операторов (УЭО) определяются в зависимости от типа выданных свидетельств (таблица 2).

Таблица 2 – Основания для включения в реестр уполномоченных экономических операторов [29, с. 134]

Условия включения в реестр	Типы свидетельств		
	I	II	III
Осуществление деятельности в таможенной сфере более трех лет	+	+	+
Обеспечение исполнения обязанностей уполномоченного экономического оператора	+	–	–
Отсутствие задолженности по уплате таможенных платежей, пеней и процентов	+	+	+
Отсутствие задолженности по налоговым платежам	+	+	+
Отсутствие административных правонарушений за предшествующий календарный год	+	+	+
Отсутствие у акционеров, которые имеют более 10 % акций, фактов привлечения к уголовной ответственности	+	+	+
Наличие системы учета товаров, доступ к которой должен быть у таможенных органов	+	+	+
Высокая финансовая устойчивость предприятия или организации	–	+	+
Наличие в собственности или аренде специально оборудованных помещений для осуществления временного хранения товаров	–	+	+
Соблюдение требований к сооружениям и помещениям, работникам, транспортным средствам, на которых осуществляется временное хранение товаров, завершается процедура таможенного транзита или проводится таможенный контроль	–	+	+
Наличие двух лет в реестре уполномоченных экономических операторов с выдачей свидетельств I и II типов	–	–	+

При соблюдении условий, указанных в таблице 2, организация может быть зарегистрирована в реестре УЭО посредством подачи заявления в соответствующий компетентный орган. После выдачи свидетельства уполномоченный экономический оператор имеет право пользоваться всеми, положенными в соответствии с законодательными нормами, преимуществами и упрощениями, которые зависят от типа свидетельства выданного свидетельства.

Таким образом, на современном этапе развития в качестве основных форм функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий выделяют: таможенных перевозчиков, таможенных представителей, владельцев склада временного хранения, владельцев таможенного склада, владельцев магазина беспошлинной торговли, уполномоченных экономических операторов. Отнесение околотаможенных инфраструктурных предприятий к той или иной форме осуществляется на основании включения их в соответствующие реестры. Условия

включения околотаможенных инфраструктурных предприятий в соответствующие реестры определяются в соответствии с таможенным законодательством и зависят от формы функционирования. В качестве общих условий можно выделить хорошую репутацию: отсутствие задолженности по уплате таможенных платежей, а также отсутствие фактов привлечения к административной ответственности за предшествующий календарный год. Деятельность околотаможенных инфраструктурных предприятий с участниками внешнеэкономической деятельности осуществляется исключительно на договорной основе.

1.3 Правовые основы деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий

Правовые основы деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий включают в себя определенный комплекс нормативно-правовых актов, перечень которых варьируется в зависимости от формы создания и функционирования данных предприятий, а также перечня оказываемых услуг участникам внешнеэкономической деятельности. В настоящее время правовые основы деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий включают в себя нормативно-правовые акты в различных отраслях права, а именно:

- таможенное право;
- гражданское и хозяйственное право;
- административное право;
- уголовное право [48, с. 200].

Особое место среди всех отраслей права занимает таможенное право. Данное обстоятельство связано с тем, что околотаможенные инфраструктурные предприятия входят в состав таможенной инфраструктуры и осуществляют свою деятельность в сфере оказания посреднических услуг участникам внешнеэкономической деятельности.

Деятельность околотаможенных инфраструктурных предприятий на современном этапе развития регулируется посредством широкого перечня

нормативно-правовых актов посредством двух взаимосвязанных законодательных уровней (рисунок 8).

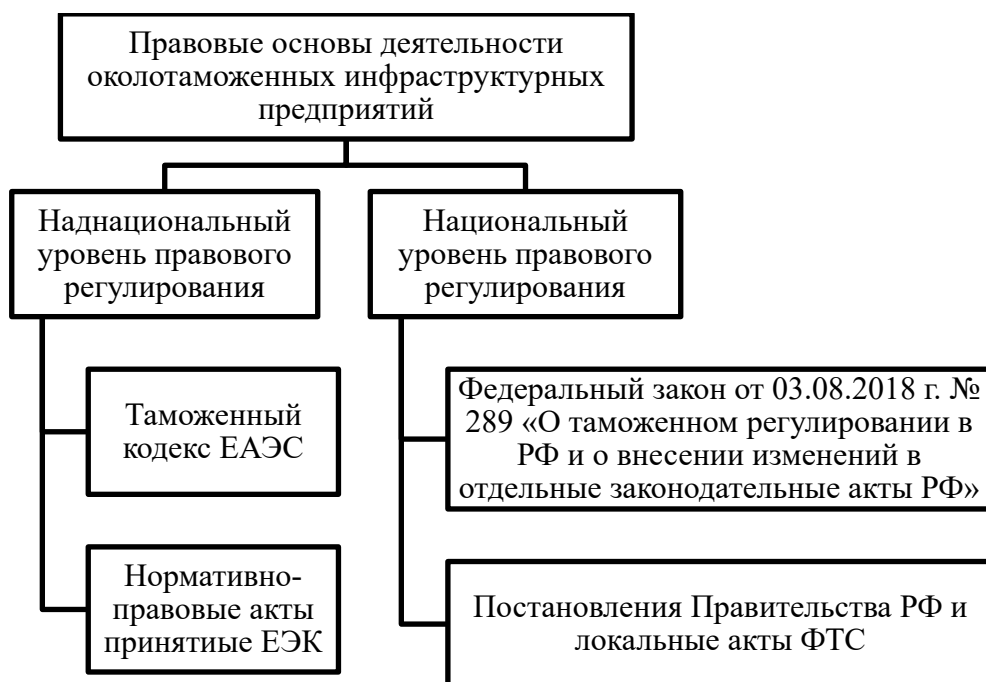


Рисунок 8 – Правовое регулирование деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий [48, с. 201]

Исходя из данных рисунка 8, можно отметить, что деятельность околотаможенных инфраструктурных предприятий регулируется на наднациональном и национальном уровне. Наиболее значимыми нормативно-правовыми актами в данном направлении являются Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) [2] и Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» [11] соответственно. При этом, стоит отметить, что Федеральный закон № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельных законодательных актах РФ» является продолжением ТК ЕАЭС и раскрывает особенности создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий с увязкой на особенности национального законодательства.

Посредническая деятельность в сфере таможенного дела может осуществляться создаваемыми на основе национальных норм гражданского законодательства юридическими лицами, которые таможенными органами вносятся в соответствующие реестры лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела. Основные процессы создания и функционирования данных юридических лиц (околотаможенных инфраструктурных предприятий) регламентируются следующими главами выше представленных нормативно-правовых актов (таблица 3).

Таблица 3 – Правовые основы создания и функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий [2; 11]

Нормативно-правовой акт	Таможенный представитель	Таможенный перевозчик	Владелец склада временного хранения	Владелец таможенного склада	Владелец магазина беспошлинной торговли	УЭО
Таможенный кодекс ЕАЭС	Глава 60	Глава 61	Глава 62	Глава 63	Глава 65	Глава 66
Федеральный закон № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в РФ...»	Глава 55	Глава 56	Глава 57	Глава 58	Глава 60	Глава 61

Исходя из данных таблицы 3, необходимо отметить, что данными главами регламентируются следующие положения:

- общие сведения об околотаможенных инфраструктурных предприятиях;
- условия включения околотаможенных инфраструктурных предприятий, осуществляющих деятельность в качестве юридического лица, в соответствующие реестры в зависимости от выбранной формы функционирования;
- основания, на которых околотаможенные инфраструктурные предприятия могут быть исключены из соответствующих реестров;
- порядок заполнения и подачи заявления о включении околотаможенных инфраструктурных предприятий в соответствующие реестры;
- права и обязанности околотаможенных инфраструктурных предприятий;

– иные сведения, связанные с деятельностью околотаможенных инфраструктурных предприятий [20, с. 137].

Помимо выше представленных нормативно-правовых актов, деятельность околотаможенных инфраструктурных предприятий регламентируется иными нормами права в зависимости от формы функционирования данных предприятий.

Так, деятельность владельца магазина беспошлинной торговли регламентирована положениями следующих нормативно-правовых актов:

1 Решение Коллегии ЕЭК от 11.12.2018 № 203 «О некоторых вопросах применения таможенных процедур». Посредством данного нормативно-правового акта регламентируется перечень товаров, в отношении которых на таможенной территории ЕАЭС не может применяться таможенная процедура беспошлинной торговли [5].

2 Постановление Правительства РФ от 26.07.2022 № 1330 «Об организации беспошлинной торговли для дипломатических представительств, консульских учреждений, представительств государств при международных организациях, международных организаций или их представительств, расположенных на территории РФ, а также членов дипломатического персонала дипломатических представительств, консульских должностных лиц и членов их семей, которые проживают вместе с ними, персонала представительств государств» [15]. Данный нормативно-правовой акт регулирует основные моменты создания и функционирования в Российской Федерации магазинов беспошлинной торговли для дипломатического корпуса.

3 Постановление Правительства РФ от 12.12.2018 № 1512 «Об утверждении перечня пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в которых допускается реализация товаров физическим лицами, прибывающим на таможенную территорию ЕАЭС воздушным или водным транспортом» [14]. Данный нормативно-правовой акт регламентирует перечень пунктов пропуска, в которых возможна реализация товаров посредством применения таможенной процедуры беспошлинной торговли.

Деятельность владельцев склада временного хранения и владельцев таможенного склада регламентируется следующими нормативно-правовыми актами:

1 Приказ ФТС России от 28.01.2019 № 103 «Об утверждении Административного регламента ФТС по предоставлению таможенными органами государственной услуги ведения реестра владельцев склада временного хранения» [16]. Посредством данного нормативно-правового акта определяются сроки и последовательность предоставления услуги ведения реестра, а также порядок взаимодействия таможенных органов и владельцев склада временного хранения.

2 Приказ ФТС России от 17.01.2019 № 47 «Об утверждении Порядка учреждения и функционирования складов временного хранения, в том числе складов временного хранения таможенных органов» [17]. Посредством данного нормативно-правового акта определяется порядок действий владельцев складов временного хранения при их учреждении и функционировании.

3 Приказ ФТС России от 27.03.2019 № 515 «Об утверждении требований к обустройству, оборудованию, месту нахождения склада временного хранения, оборудованного автоматизированной ячеечной системой хранения товаров, и прилегающей территории к нему, а также склада временного хранения и прилегающей территории к нему в случае расположения склада временного хранения в пункте пропуска или в месте, приближенном к Государственной границе РФ, в том числе исходя из специализации, пропускной способности и оборудования пункта пропуска, при соблюдении которых на территории склада временного хранения будет размещаться таможенный орган» [18].

4 Приказ ФТС России от 10.02.2021 № 111 «Об утверждении требований к обустройству, оборудованию, месту нахождения таможенного склада, оборудованного автоматизированной ячеечной системой хранения товаров. и прилегающей к нему территории» [19].

Деятельность уполномоченных экономических операторов регламентирована следующими нормативно-правовыми актами:

1 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 15.09.2017 № 65 «Об утверждении Порядка определения финансовой устойчивости юридического

лица, претендующего на включение в реестр уполномоченных экономических операторов, и значений, характеризующих финансовую устойчивость и необходимых для включения в этот реестр» [3].

2 Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26.09.2017 № 128 «О заявлении о включении в реестр уполномоченных экономических операторов» [4].

3 Решение Коллегии ЕЭК от 10.03.2022 г. № 37 «О форме свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов» [6]. Посредством данного нормативно-правового акта регламентируется форма (приложение А) и порядок ее заполнения свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов.

В рамках рассмотрения правовых основ деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий, отдельное внимание необходимо уделить вопросам нарушения правовых норм. В данной связи предусматриваются следующие виды ответственности:

- административная, регламентированная ст. 16.2 КоАП РФ «Незаконное осуществление деятельности в сфере таможенного дела» [8];

- уголовная, регламентированная ст. 194 УК РФ [9], предусматривающая уголовную ответственность за уклонение от уплаты таможенных платежей, а также ст. 200.1, 200.2, 226.1 и 229.1 УК РФ [9], предусматривающие уголовную ответственность за контрабанду различных категорий товаров.

Таким образом, деятельность околотаможенных инфраструктурных предприятий на современном этапе развития регулируется посредством широкого перечня нормативно-правовых актов. ТК ЕАЭС и Федеральный закон № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» можно отнести к общим законодательным актам. Помимо данных источников права, деятельность околотаможенных инфраструктурных предприятий регламентируется иными нормативно-правовыми актами, которые включают в себя положения, касаемые конкретных форм функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

Глава 2 Состояние форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области

2.1 Анализ функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Российской Федерации

Околотаможенные инфраструктурные предприятия играют значимую роль в развитии внешнеэкономической деятельности государства. Данное обстоятельство связано с тем, что главной целью их создания и функционирования является оптимизация таможенных процессов, повышение эффективности внешнеэкономической деятельности государства, увеличение товарооборота страны, а также обеспечение высокого уровня экономической безопасности, что особенно важно в условиях трансформации таможенной системы, а также в периоды экономической и политической нестабильности.

Определение значимости функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий целесообразно продемонстрировать посредством анализа основных показателей внешнеторговой деятельности РФ за последние годы (рисунок 9).

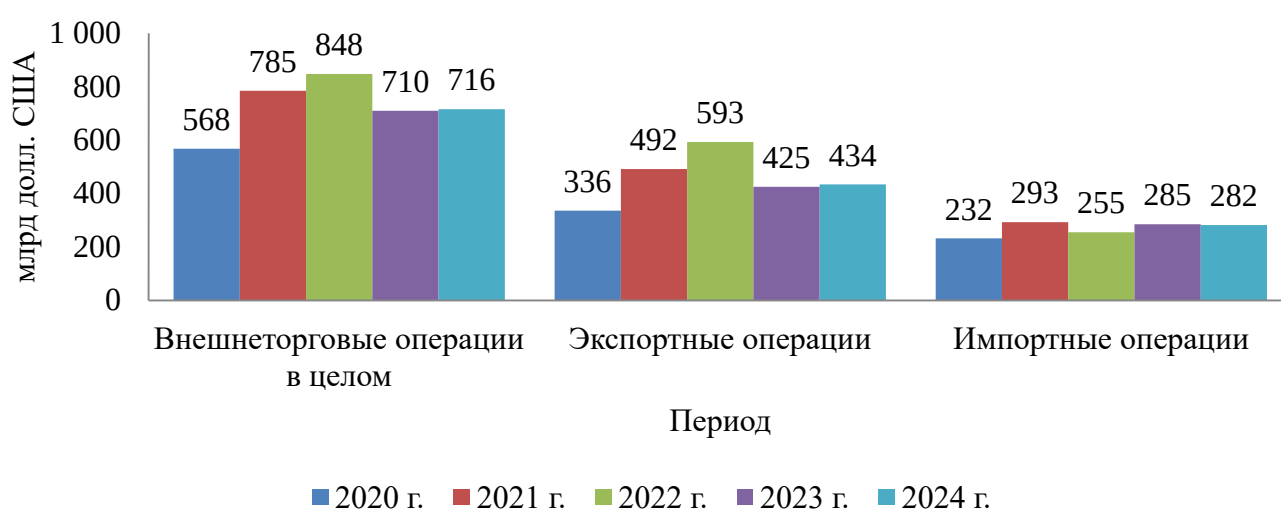


Рисунок 9 – Показатели внешнеторговой деятельности РФ за 2020–2024 гг., млрд долл. США [34]

Исходя из данных рисунка 9, можно прийти к выводу, что показатели внешнеторгового оборота Российской Федерации в настоящее время имеют тенденцию к увеличению, после существенного снижения в 2023 г. Сокращение стоимостного объема внешнеторгового оборота в 2023 г. (на 138 млрд долл. США) связано с попытками изоляции нашего государства, посредством введения Западными странами в отношении Российской Федерации экономических и политических санкций, а также запретом деятельности крупных международных организаций и корпораций на территории Российской Федерации. Санкционные ограничения в отношении Российской Федерации начали вводиться с 2015 г., однако наибольшее распространение они получили с момента начала проведения Специальной военной операции, что повлекло за собой существенные проблемы в осуществлении внешнеэкономической деятельности. Участники, осуществляющие внешнеторговую деятельность, столкнулись с большим количеством проблем, результатом которых стало увеличение складских запасов, чрезмерный объем нереализованной продукции, отсутствие возможности осуществлять перемещение товаров по прежним логистическим маршрутам и так далее. В данной связи Правительством РФ совместно с ФТС России, было разработано большое количество мер быстрого реагирования: начали осваиваться новые рынки сбыта и поиск новых внешнеторговых партнеров, найдены новые оптимальные логистические маршруты поставок продукции. Все это позволило увеличить объемы внешнеторговых операций в 2024 г. на 6 млрд долл. США по сравнению с 2023 г. Объем экспортных операций в 2024 г. также имеет тенденцию к увеличению (на 9 млрд долл. США по сравнению с 2023 г.).

В современных условиях развития внешнеэкономической деятельности возрастает потребность в услугах, которые оказываются участникам внешнеэкономической деятельности околотаможенными инфраструктурными предприятиями. При этом, стоит отметить, что переориентация товарно-транспортных потоков имеет положительное влияние на создание и развитие околотаможенных инфраструктурных предприятий в тех регионах, в которых ранее они не осуществляли свою деятельность.

Динамика численности околотаможенных инфраструктурных предприятий в зависимости от формы функционирования, представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Динамика околотаможенных инфраструктурных предприятий в зависимости от формы функционирования за 2020–2024 гг., ед. [58]

Форма ОИП	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Таможенный представитель	586	653	678	713	741
Таможенный перевозчик	597	617	710	845	966
Владелец склада временного хранения	644	627	598	606	612
Владелец таможенного склада	131	151	169	193	236
Владелец магазина беспошлинной торговли	97	115	134	149	157
Уполномоченный экономический оператор	152	162	169	171	169

Таким образом, в исследуемом периоде наблюдается положительная динамика численности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий всех рассматриваемых форм, что позволяет говорить о важности их деятельности, а также востребованности предоставляемых услуг.

Структура околотаможенных инфраструктурных предприятий в зависимости от формы функционирования представлена на рисунке 10.

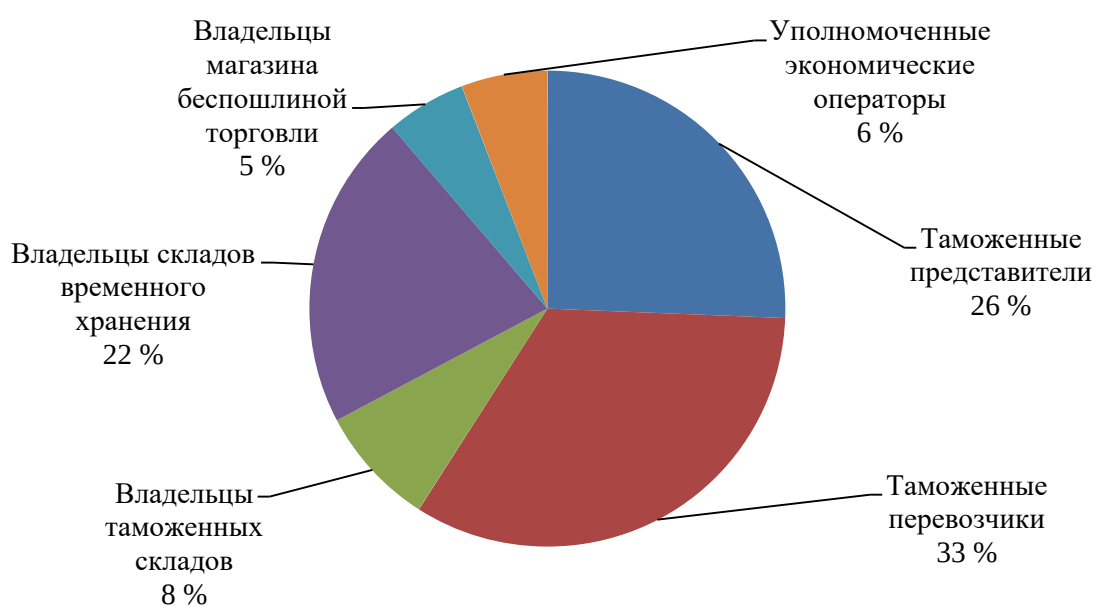


Рисунок 10 – Структура околотаможенных инфраструктурных предприятий в зависимости от формы функционирования за 2024 г., % [58]

Исходя из данных рисунка 10, можно сделать вывод, что наибольшее число околотаможенных инфраструктурных предприятий осуществляют свою деятельность в форме таможенных перевозчиков (34 %), что связано с тем, что осуществление внешнеэкономической деятельности напрямую связано с перемещением товаров. Пользование услугами таможенных перевозчиков делает процесс перемещения товарных партий более надежным. 26 % всех околотаможенных инфраструктурных предприятий осуществляют свою деятельность в форме таможенных представителей.

В рамках данного исследования, более подробно рассмотрим особенности функционирования в Российской Федерации каждой формы околотаможенных инфраструктурных предприятий.

Таможенные представители являются наиболее значимой формой функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, так как перечень их услуг достаточно разнообразен и включает в себя все виды операций, осуществляемых в рамках внешнеэкономической деятельности. Согласно официальным данным ФТС России в 2024 г. в реестре таможенных представителей числится 741 организация, что на 3,93 % больше, чем в 2023 г.

Динамика изменения реестра таможенных представителей за 2020–2024 гг. представлена на рисунке 11.

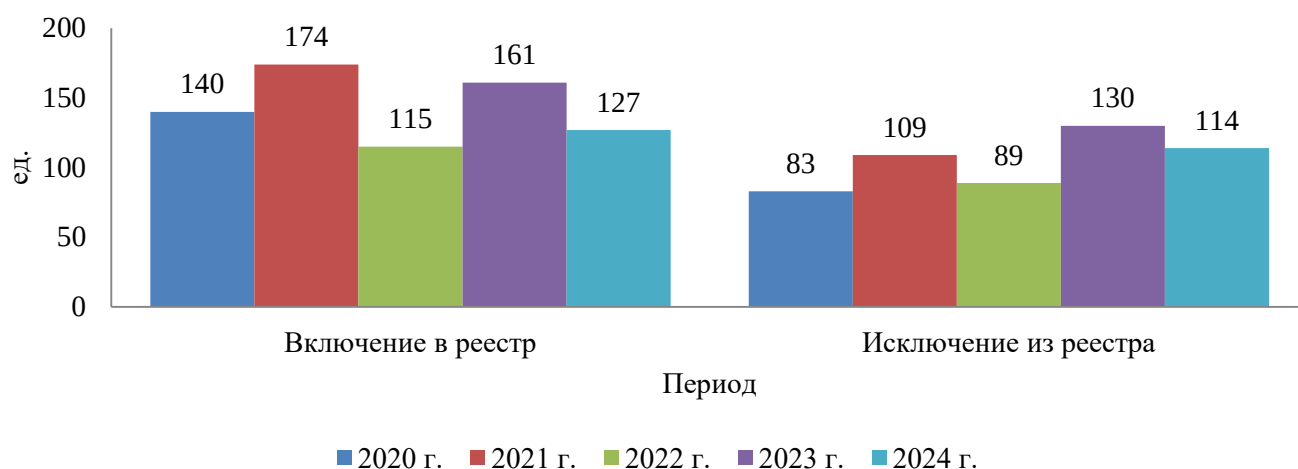


Рисунок 11 – Динамика включения и исключения таможенных представителей из реестра за 2020–2024 гг., ед. [58]

Исходя из данных рисунка 11, можно отметить, что количество зарегистрированных таможенных представителей в 2024 г. имеет тенденцию к снижению (на 21 % меньше, чем в 2023 г.). Количество исключенных таможенных представителей из реестра в 2024 г. также имеет тенденцию к сокращению (на 12,3 % меньше, чем в 2023 г.).

Несмотря на увеличение численности таможенных представителей, современный этап развития характеризуется сокращением объемов таможенных деклараций, оформленных таможенными представителями (рисунок 12).

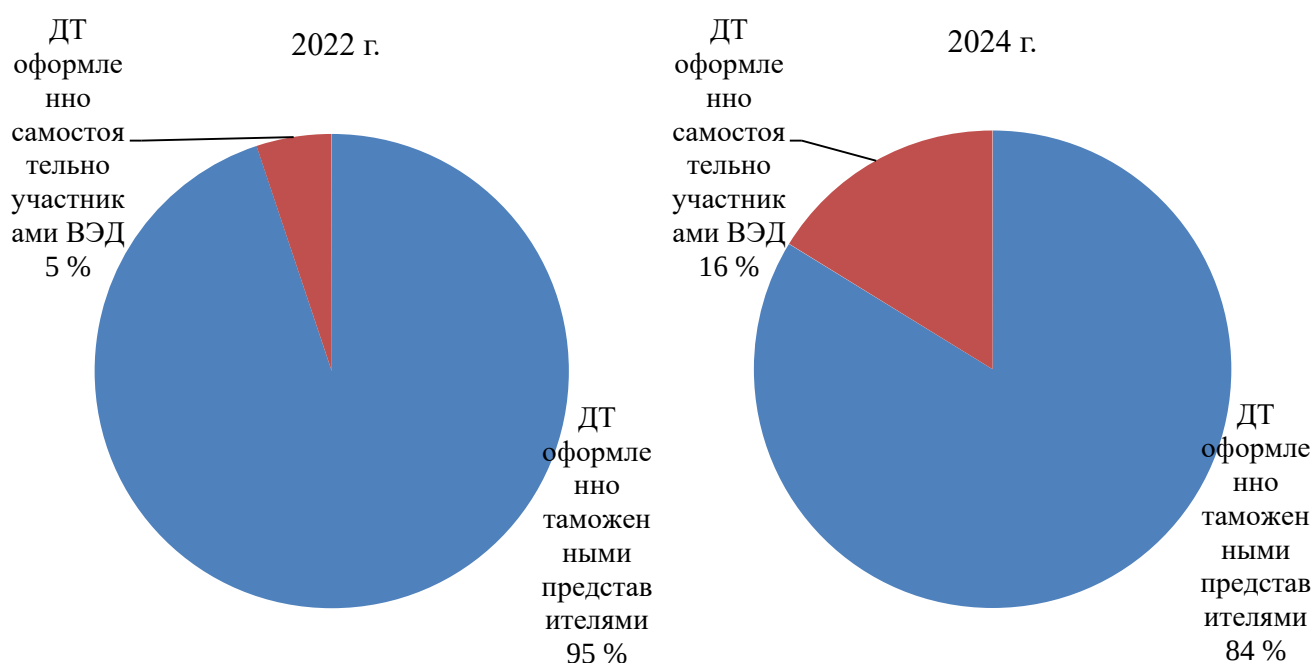


Рисунок 12 – Структура таможенных деклараций за 2022 г. и 2024 г., % [34]

Сокращение числа таможенных деклараций, оформленных таможенными представителями, связано, прежде всего, с возрастанием стоимости услуг, что является вполне целесообразным, ввиду того, что в связи со смещением акцентов таможенного контроля на посттаможенный контроль риски таможенных представителей существенно возрастают.

Перечень крупнейших таможенных представителей России представлен в Приложении Б. Данные приложения Б позволяют сделать вывод, что большая часть крупнейших таможенных представителей РФ сосредоточена в г. Москва и

Московской области. На их долю приходится около 10 % оформленных таможенных деклараций.

В едином реестре таможенных перевозчиков ЕАЭС насчитывается 1 574 организации, из которых 966 – это представители Российской Федерации [68]. За 2024 г. численность таможенных перевозчиков увеличилась на 14,3 %.

Наибольшее число таможенных перевозчиков были зарегистрированы в реестре таможенных перевозчиков в 2015 г. (рисунок 13) и в настоящее время успешно осуществляют свою деятельность.

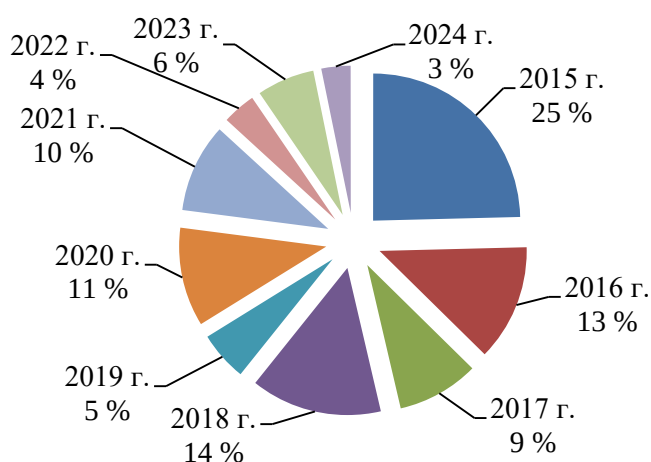


Рисунок 13 – Распределение таможенных перевозчиков по дате включения в реестр с 2015 по 2024 гг., % [58]

Отдельно хотелось бы отметить, что большая часть таможенных перевозчиков осуществляет перевозки посредством автодорожного транспорта (95,86 % всех таможенных перевозчиков) (таблица 5).

Таблица 5 – Структура таможенных перевозчиков в зависимости от типа транспортного средства за 2024 г. [43, с. 325]

Транспортное средство	Кол-во таможенных перевозчиков	Доля, %
Морской транспорт	22	2,28
Автодорожный транспорт	928	95,86
Воздушный транспорт	18	1,86

Преимущественное положение автодорожного транспорта обосновывается тем, что он является наиболее выгодным с финансовой точки зрения, а также характеризуется высокой скоростью доставки грузов.

Владельцы таможенных складов и складов временного хранения также являются неотъемлемой частью околотаможенных инфраструктурных предприятий, в обязанности которых входит размещение товаров на хранении и обеспечение их сохранности.

В настоящее время в реестре владельцев таможенных складов числится 236 организаций, что на 43 организации больше, чем в 2023 г. Распределение владельцев таможенных складов в зависимости от региона деятельности подконтрольного таможенного органа представлено в таблице 6.

Таблица 6 – Распределение владельцев таможенных складов в зависимости от региона деятельности подконтрольного таможенного органа за 2024 г. [58]

Подконтрольный таможенный орган	Всего таможенных складов	Открытого типа	Закрытого типа
Северо-Западное таможенное управление	21	15	6
Калининградская областная таможня	5	5	–
Дальневосточное таможенное управление	20	20	–
Приволжское таможенное управление	19	7	12
Сибирское таможенное управление	10	4	6
Уральское таможенное управление	11	10	1
Центральное таможенное управление	31	23	8
Южное таможенное управление	16	11	5
Шереметьевская таможня	5	3	2
Центральная акцизная таможня	39	35	4
Московская таможня	55	53	2
Внуковская таможня	2	1	1
Центральная почтовая таможня	1	1	–
Домодедовская таможня	1	–	1
Итого:	236	188	48

Исходя из данных таблицы 6, можно отметить, что наибольшее количество таможенных складов сосредоточено в центральной части России.

В реестре владельцев складов временного хранения по данным за 2024 г. числится 612 организаций, что на 6 организаций больше, чем в 2023 г.

Структура складов временного хранения и таможенных складов в зависимости от типа таможенного склада за 2024 г. представлена на рисунке 14.

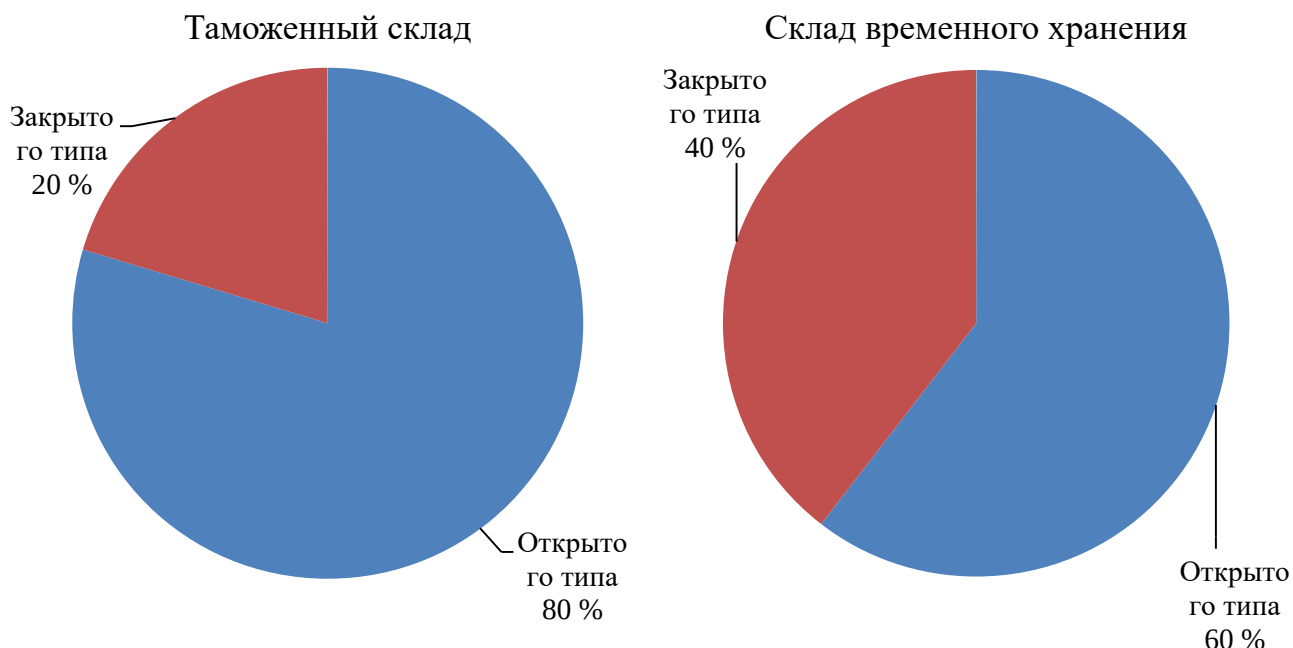


Рисунок 14 – Структура таможенных складов и складов временного хранения в зависимости от типа таможенного склада за 2024 г., % [58]

Исходя из данных рисунка 14, стоит отметить, что в структуре таможенных складов и складов временного хранения преобладают склады открытого типа. Данное обстоятельство связано с более гибкими условиями хранения, а также доступностью хранения на таких складах.

Структура таможенных складов и складов временного хранения в зависимости от типа обслуживаемого транспорта представлена в приложении В [58].

Исходя из данных приложения В, можно сделать вывод, что самым распространенным типом обслуживаемого транспорта на таможенных складах и складах временного хранения является автодорожный транспорт. При этом стоит отметить, что на склады временного хранения возможна доставка более разнообразными типами транспортных средств, чем на таможенные склады. Данное обстоятельство, прежде всего, зависит от целей и задач функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

В настоящее время в связи с перераспределением товарно-транспортных потоков в сторону восточной и азиатской части Российской Федерации, возникает потребность в таможенных складах и складах временного хранения в данном направлении, что является положительным моментом для создания и развития околотамовенных инфраструктурных предприятий в форме таможенных складов и складов временного хранения.

УЭО на современном этапе развития является наиболее перспективной формой функционирования околотамовенных инфраструктурных предприятий, что связано с предоставлением различного рода упрощений, а также широким спектром предоставляемых услуг участникам, осуществляющим внешнеэкономическую деятельность. По официальным данным, в реестре УЭО на начало 2025 г. числится 169 организаций, что на 3 организации меньше, чем в 2023 г. Динамика присвоения статуса уполномоченного экономического оператора за 2020–2024 гг. представлена на рисунке 15.

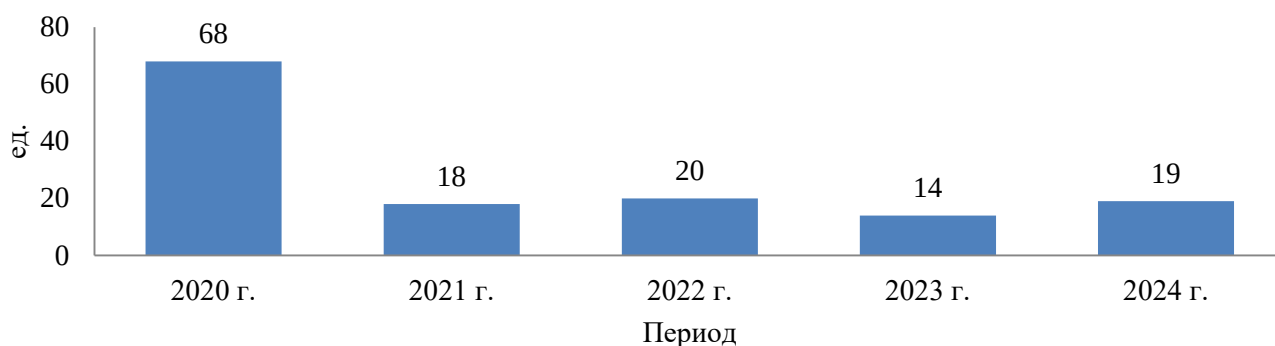


Рисунок 15 – Количество вновь зарегистрированных уполномоченных экономических операторов за 2020–2024 гг., ед. [58]

Исходя из данных рисунка 15, стоит отметить, что наибольшее число вновь зарегистрированных околотамовенных инфраструктурных предприятий в формы УЭО приходилось на 2020 г. Данное обстоятельство связано с переходными положениями статуса данных представителей околотамовенных инфраструктурных предприятий ввиду принятия Таможенного кодекса ЕАЭС. Упрощения УЭО

предоставляются в зависимости от типа выданного свидетельства, структура которых представлена на рисунке 16.

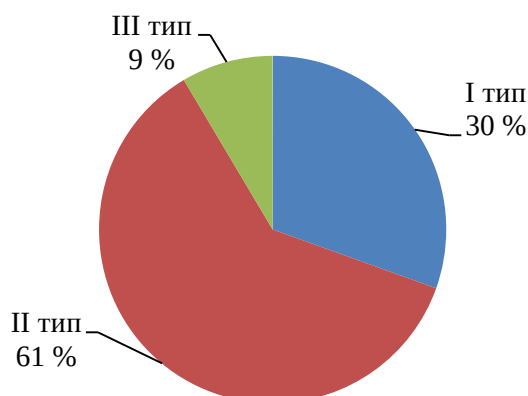


Рисунок 16 – Структура УЭО в зависимости от типа свидетельства за 2024 г., % [58]

Исходя из данных рисунка 16, можно сделать вывод, что наибольшее число УЭО обладают свидетельством II типа, что предполагает наличие широкого спектра упрощений при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

Таким образом, в настоящее время околотаможенные инфраструктурные предприятия Российской Федерации находятся на стадии активного развития, с каждым годом число представителей всех, без исключения форм функционирования, возрастает. В условиях смещения товарно-транспортных потоков с центральной части Российской Федерации на восточную часть появляется возможность для создания и успешного функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, а также сокращения нагрузки на бизнес. В условиях экономической и политической нестабильности, а также реформирования деятельности таможенных органов, значимость представителей околотаможенных инфраструктурных предприятий неуклонно растет, так как деятельность таких организаций способствует сокращению финансовых издержек участников, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, а также снижению числа ошибок при таможенном оформлении и таможенном контроле.

2.2 Особенности форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области

В настоящее время распределение численности околотаможенных инфраструктурных предприятий в Российской Федерации происходит неравномерно. Большая часть таких предприятий осуществляет свое функционирование в центральной части нашего государства, а также в приграничных районах, что можно обосновать уровнем развития экономического потенциала, а также объемами внешнеторговых операций. Однако потребность в эффективном функционировании и развитии элементов околотаможенных инфраструктурных предприятий характерна для всех регионов Российской Федерации, в которых имеются крупные предприятия и организации, осуществляющие перемещение товаров через таможенную границу.

Рассмотрение особенностей функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области целесообразно начать с анализа основных показателей внешнеторговой деятельности региона, которые представлены на рисунке 17.

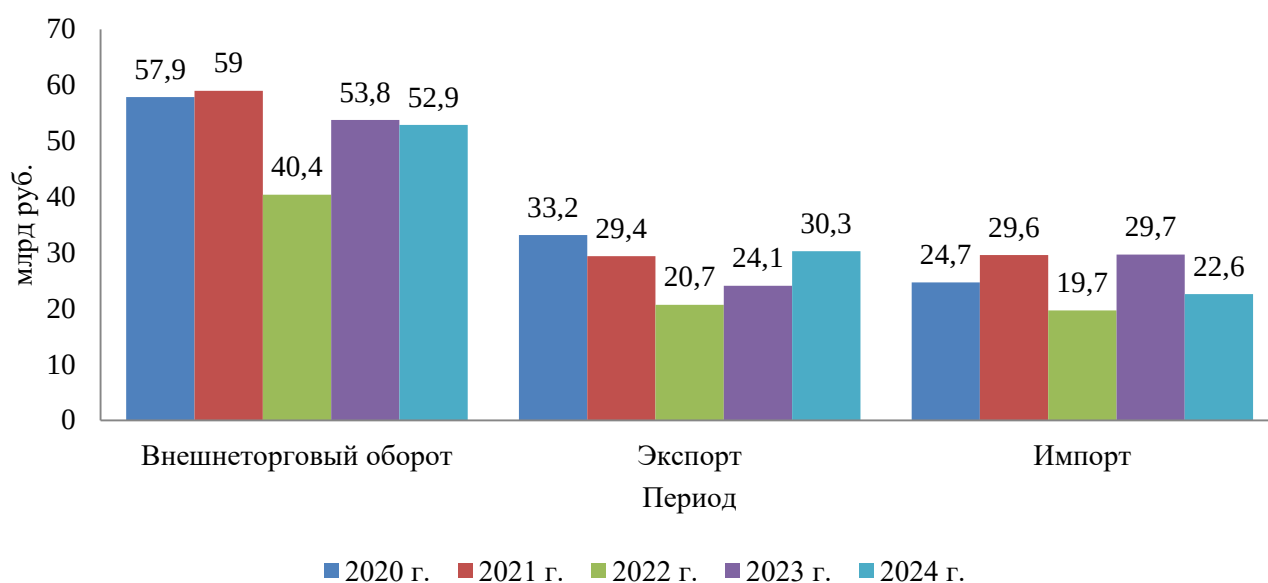


Рисунок 17 – Динамика основных показателей внешнеторговой деятельности Пензенской области за 2020–2024 гг., млрд руб. [51]

Исходя из данных рисунка 17, можно сделать вывод, что в 2022 г. наблюдается резкое снижение основных показателей внешнеторговой деятельности региона. В качестве основной причины выделяют введение экономических санкционных ограничений, разрыв основных действующих внешнеторговых контрактов, а также отсутствие возможности осуществлять доставку грузов по прежним международным маршрутам. В данный период крупнейшие организации региона понесли немало финансовых убытков, часть предприятий и организаций были вынуждены на время приостановить производство продукции. Однако в 2023 г., в связи с введением в действие большого количества мер оперативного реагирования, которые были разработаны Правительством РФ, Правительством Пензенской области, удалось добиться увеличения основных показателей внешнеторговой деятельности. Так, внешнеторговый оборот Пензенской области в 2023 г. увеличился на 33,2 % и составил 53,8 млрд руб., из которых: 24,1 млрд руб. – экспортные операции и 29,7 млрд руб. – импортные операции.

2024 г. характеризуется увеличением объемов экспортных операций (на 25,7 % по сравнению с 2023 г.) на фоне снижения объемов импортных операций (на 23,9 % по сравнению с 2023 г.).

Таким образом, динамика основных показателей внешнеторговой деятельности Пензенской области является нестабильной и характеризуется периодами резких изменений. В таких условиях у представителей внешнеэкономической деятельности региона возникает острая потребность в эффективном функционировании элементов околотаможенной инфраструктуры.

В рамках данного исследования проведем оценку форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области.

Статус таможенного представителя в Пензенской области имеет лишь одна организация – филиал «РТБ-Групп» в г. Пенза, расположенная по адресу: ул. Аустрина, д. 63 [50].

Филиал «РТБ-Групп» в г. Пенза осуществляет свою деятельность в качестве такой формы функционирования околотаможенных инфраструктурных

предприятий, как таможенный представитель, начиная с 1998 г. Ранее данная организация имела следующие названия:

- ООО «РОСТЭК-Пенза (с 1995 г.);
- ООО «Региональный маркетинговый центр» (с 2013 г.).

Таким образом, филиал «РТБ-Групп» в г. Пенза осуществляет активную деятельность на протяжении 27 л., реализуя полный спектр услуг, которые совершаются в процессе таможенного оформления товаров. Перечень услуг филиала «РТБ-Групп» в г. Пенза представлен на рисунке 18.

Перечень услуг филиала «РТБ-Групп» в г. Пенза				
комплексное таможенное оформление грузов	подготовка документов для получения единого кода ТН ВЭД ЕАЭС	транспортно- экспедиторские услуги	содействие в оформлении документов нетарифного и экспортного контроля	таможенное оформление грузов для физических лиц

Рисунок 18 – Перечень услуг филиала «РТБ-Групп» в г. Пенза [50]

В настоящее время в филиале «РТБ-Групп» в г. Пенза осуществляет свою деятельность 8 высококвалифицированных специалистов по таможенному оформлению со стажем работы от 2 до 20 л. При этом стоит отметить, что за последние годы численность специалистов филиала «РТБ-Групп» в г. Пенза не изменялась.

В таблице 7 представлены основные показатели работы таможенного представителя филиала ООО «РТБ-Групп» в г. Пенза за 2020–2024 гг.

Таблица 7 – Основные показатели работы таможенного представителя филиала ООО «РТБ-Групп» в г. Пенза за 2020–2024 гг. [50]

Наименование показателя	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Количество оформленных таможенных деклараций, ед.	1 878	2 135	1 012	1 787	1 390
Сумма оказанных услуг, тыс. руб.	21 040,2	22 306,3	21 172,2	34 982,9	29 260,0
Импорт					
Количество оформленных таможенных деклараций, ед.	695	633	314	512	448
Сумма оказанных услуг, тыс. руб.	8 543,6	7 441,1	8 672,5	15 027,8	13 464,4
Средняя стоимость таможенной декларации, руб.	12,3	11,7	15,1	16,0	16,4
Количество клиентов	85	64	65	48	47
Экспорт					
Количество оформленных таможенных деклараций, ед.	1 183	1 502	698	1 275	942
Сумма оказанных услуг, тыс. руб.	12 496,6	14 865,2	12 499,7	19 955,1	15 795,6
Средняя стоимость таможенной декларации, руб.	10,5	9,9	9,8	8,5	9,1
Количество клиентов	162	122	116	53	50

Анализ данных таблицы показывает негативную динамику основных показателей деятельности таможенного представителя филиала ООО «РТБ-Групп» в г. Пенза: в 2022 г. происходит снижение числа оформленных таможенных деклараций более чем на 50 %. При этом сумма оказанных услуг сократилась в 2022 г. лишь на 0,6 % по сравнению с 2021 г. В 2023 г. происходит увеличение объемов оформленных таможенных деклараций таможенным представителем филиалом ООО «РТБ-Групп» в г. Пензе. Увеличение данного показателя составило 65,2 % по сравнению с 2022 г. Однако в 2024 г. исследуемый показатель снова имеет тенденцию к снижению (19,6 %). Динамика суммы оказанных услуг в исследуемом периоде изменяется в зависимости от объема оформленных таможенных деклараций. Несмотря на снижение суммы оказанных услуг таможенным представителем филиалом ООО «РТБ-Групп» в г. Пенза, происходит увеличение средней стоимости таможенной декларации, как по экспортным, так и по импортным операциям.

Объем оформленных таможенных деклараций по экспортным операциям существенно превышает объем таможенных деклараций по импортным операциям, что позволяет сделать вывод, что является положительной тенденцией.

Количество клиентов таможенного представителя в исследуемом периоде также имеет тенденцию к снижению. Данное обстоятельство связано с тем, что практически все крупные участники внешнеэкономической деятельности региона в составе своих организаций и предприятий имеют структурные подразделения внешнеэкономической деятельности, в обязанности которых входит таможенное оформление товаров, перемещение грузов через таможенную границу.

Среди наиболее крупных проектов, в рамках которых специалистами филиала «РТБ-Групп» в г. Пенза было осуществлено таможенное оформление, выделяют следующие:

- оформление таможенных документов для Федерального центра сердечнососудистой хирургии модульного типа в Европе;
- оформление таможенных документов на перемещение через таможенную границу ЕАЭС конструкций и оборудования для строительства комплекса по выращиванию индейки группы копаний «Дамате»;
- оформление таможенных документов на строительные материалы и оборудования для строительства цементного завода ООО «Азия-Цемент» и многое другое [50].

Филиал «РТБ-Групп» в г. Пенза осуществляет свою профессиональную деятельность при взаимодействии с крупнейшими сертификационными центрами Российской Федерации, международными перевозчиками, а также логистическими предприятиями. При осуществлении логистической деятельности специалистами филиала «РТБ-Групп» в г. Пенза применяются такие программные средства как СТМ и Альта-Софт.

Околотаможенное инфраструктурное предприятий Пензенской области в такой форме функционирования, как таможенный представитель является достаточно развитым, происходит своевременное внедрение инновационных

программ и инструментов, которые позволяют сократить сроки таможенного оформления товаров и оптимизировать процессы доставки грузов.

Анализируя данные реестров таможенных складов и складов временного хранения Российской Федерации, необходимо отметить, что на современном этапе развития в Пензенской области отсутствуют действующие организации, являющиеся владельцами таможенных складов.

Функционирование околотаможенных инфраструктурных предприятий в форме складов временного хранения в Пензенской области на современном этапе развития имеет негативную тенденцию. Во-первых, происходит сокращение числа складов временного хранения (рисунок 19).

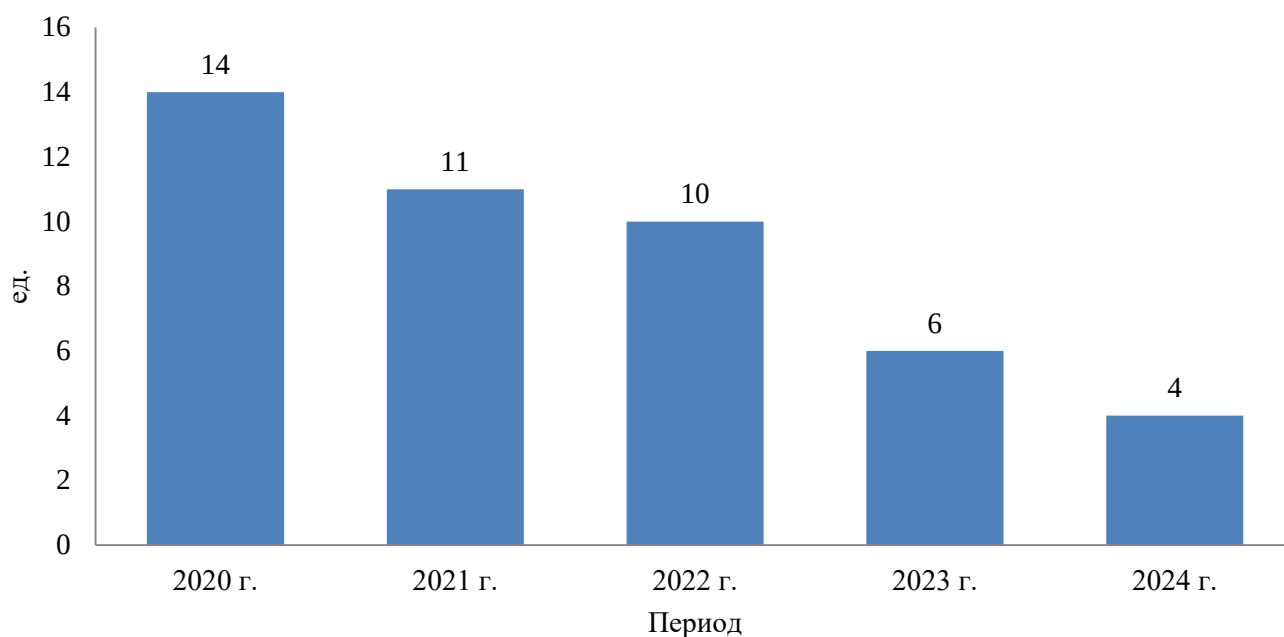


Рисунок 19 – Динамика численности складов временного хранения в Пензенской области за 2020–2024 гг., ед. [56]

Данные рисунка 18, позволяют сделать вывод, что сокращение околотаможенных инфраструктурных предприятий, функционирующих в форме складов временного хранения, в исследуемом периоде составило более чем 3 раза: с функционирующих 14 складов временного хранения в 2020 г. до 4 функционирующих складов временного хранения в 2024 г.

Во-вторых, сокращение количества околотаможенных инфраструктурных предприятий, функционирующих в форме складов временного хранения, приводит к сокращению общей площади складов временного хранения в регионе (рисунок 20).

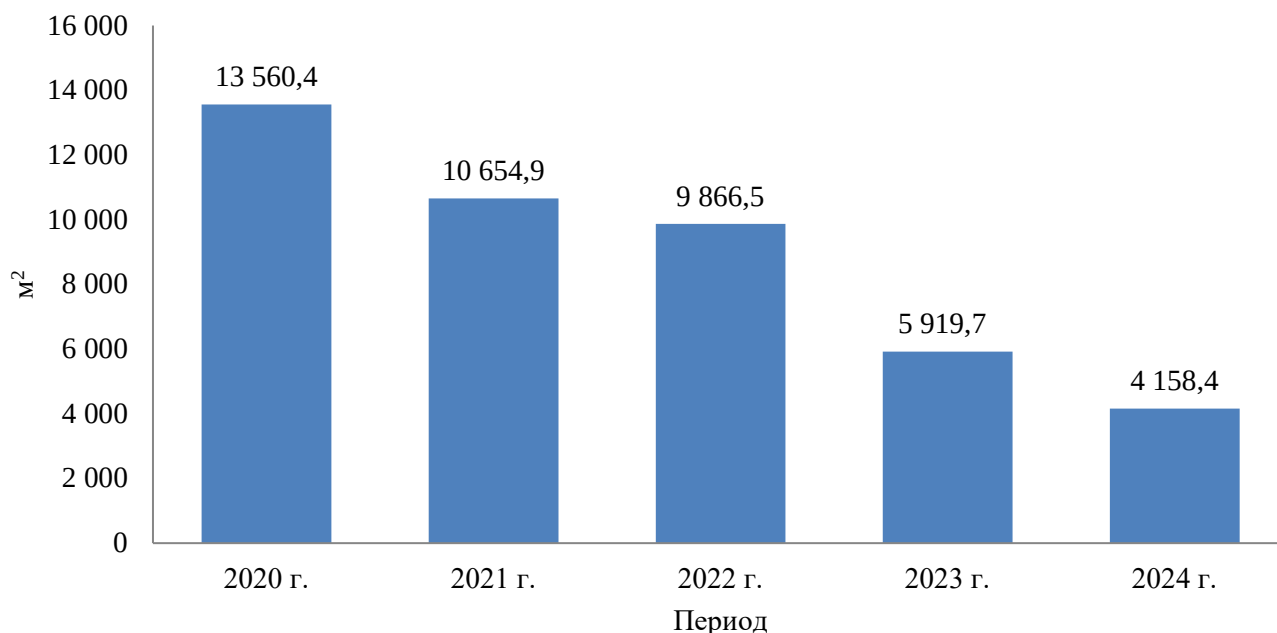


Рисунок 20 – Общая площадь складов временного хранения Пензенской области в 2020–2024 гг., м² [56]

Данные рисунка 19, позволяют сделать вывод, что в исследуемом периоде сокращение общей площади складов временного хранения в Пензенской области составило 9 402 м².

Сокращение числа складов временного хранения в Пензенской области, а также складской площади связано со многими факторами, в числе которых: изменение структуры товарно-транспортных потоков, изменение таможенной политики государства, развитие альтернативных способов хранения товаров, недостаточная развитость транспортной инфраструктуры региона и многое другое.

В настоящее время в Пензенской области осуществляют свою деятельность 4 склада временного хранения товаров, характеристика которых представлена в таблице 8.

Таблица 8 – Характеристика складов временного хранения Пензенской области [56]

Наименование	Место нахождения	Начало функционирования	Тип склада	Тип транспорта
ПАО «Биосинтез»	г. Пенза, ул. Дружбы, д. 4	22.06.2017	закрытый	автодорожный
АО «ППО ЭВТ им. В. А. Ревунова»	г. Пенза, ул. Гагарина, д. 13	18.05.2016	закрытый	автодорожный
ООО «Умелец»	г. Пенза, ул. Перспективная, стр. 2Н	18.11.2020	открытый	автодорожный
ООО «СВАР»	г. Пенза, ул. Гагарина, д. 13	10.04.2020	закрытый	автодорожный

Данные таблицы, позволяют сделать вывод, что в настоящее время в Пензенской области осуществляют свою деятельность 3 склада временного хранения закрытого типа и один склад временного хранения открытого типа. При этом, склады временного хранения Пензенской области осуществляют приемку товаров на временного хранения, перевозимого исключительно автодорожным транспортом.

Отдельно хотелось бы отметить, то околотаможенные инфраструктурные предприятия Пензенской области, функционирующие в форме складов временного хранения, не осуществляют работу с корнетами *Allen Telescope Array (ATA)*. Возможность хранения на складах временного хранения Пензенской области подакцизных товаров также отсутствует.

В настоящее время в Пензенской области отсутствуют околотаможенные инфраструктурные предприятия, функционирующие в форме таможенных перевозчиков. Как правило, участники, осуществляющие внешнеэкономическую деятельность, осуществляют перемещение продукции через таможенную границу ЕАЭС, посредством использования услуг международных перевозчиков, филиалы которых расположены и в Пензенской области.

Характеристика наиболее крупных филиалов федеральных транспортно-логистических компаний, представлена в таблице 9.

Таблица 9 – Характеристика крупных филиалов транспортно-логистических компаний, осуществляющих международные перевозки грузов [50]

Наименование	Место нахождения
СДЕК	г. Пенза, ул. Тернопольская, д. 4Б
ПЭК	г. Пенза, ул. Измайлова, д. 13
МС-Груп консалтинг	г. Пенза, ул. Тепличная, д. 39А
Kit	г. Пенза, ул. Сухумская, д. 6А
Энергия	г. Пенза, ул. Совхозная, д. 12
Деловые линии	г. Пенза, ул. Совхозная, д. 15Л
Байкал Сервис	г. Пенза, ул. Германа Титова, д. 4
Кроссдок Карго	г. Пенза, ул. Стрельбищенская, д. 58
Пегас-Авто	г. Пенза, ул. Беляева, д. 2Д
Монополия	г. Пенза, ул. Аустрина, д. 144В

Таким образом, в настоящее время в Пензенской области уровень развития околотаможенных инфраструктурных предприятий находится на достаточно низком уровне. Происходит сокращение околотаможенных инфраструктурных предприятий, функционирующих в форме складов временного хранения, осуществляет свою деятельность один таможенный представитель, который является филиалом крупного таможенного представителя г. Москва РТБ-Групп. Околотаможенные инфраструктурные предприятия, функционирующие в форме таможенных складов и таможенных перевозчиков, в Пензенской области отсутствуют.

2.3 Проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области в современных условиях

Околотаможенные инфраструктурные предприятия играют огромную роль в эффективном функционировании и развитии внешнеэкономической деятельности государства. Данное обстоятельство связано с тем, что в качестве основной цели их деятельности является оптимизация совершения таможенных операций и проведение таможенного контроля, а также помощь участникам, осуществляющим перемещение товаров через таможенную границу, при совершении таможенных формальностей. Представители околотаможенных инфраструктурных предприятий

также оказывают консультационные услуги предприятиям и организациям, осуществляющим внешнеэкономическую деятельность.

В настоящее время происходит увеличение числа околотаможенных инфраструктурных предприятий в Российской Федерации в целом. Деятельность таких предприятий является успешной: с каждым годом увеличивается число участников внешнеэкономической деятельности, которые пользуются услугами таможенных представителей, таможенных перевозчиков, владельцев складов временного хранения и таможенных складов, уполномоченных экономических операторов. Данное обстоятельство связано с тем, что объем внешнеторгового оборота Российской Федерации, после падения в 2023 г. из-за санкционных ограничений, имеет тенденцию к увеличению, а также с тем, что представители околотаможенных инфраструктурных предприятий ввиду специфики их профессиональной деятельности осведомлены во всех происходящих изменениях в таможенной сфере и обладают актуальной информацией об особенностях совершения таможенных операций. Обращение за таможенными услугами к предприятиям, включенным в соответствующие реестры таможенных органов, является гарантом безопасности и высокого качества реализации таких услуг.

Все это не исключает наличия проблем функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий. В рамках данного исследования целесообразно, прежде всего, рассмотреть общие проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Российской Федерации, а после перейти к проблемам функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области.

Общие проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Российской Федерации представлены на рисунке 21. Стоит отметить, что среди данных проблем нельзя выделить одну наиболее важную, так как все они представляют особую значимость и негативно сказываются на дальнейшем развитии внешнеэкономической деятельности государства в целом, а также сдерживают развитие околотаможенных инфраструктурных предприятий, осуществляющих функционирование в различных формах.

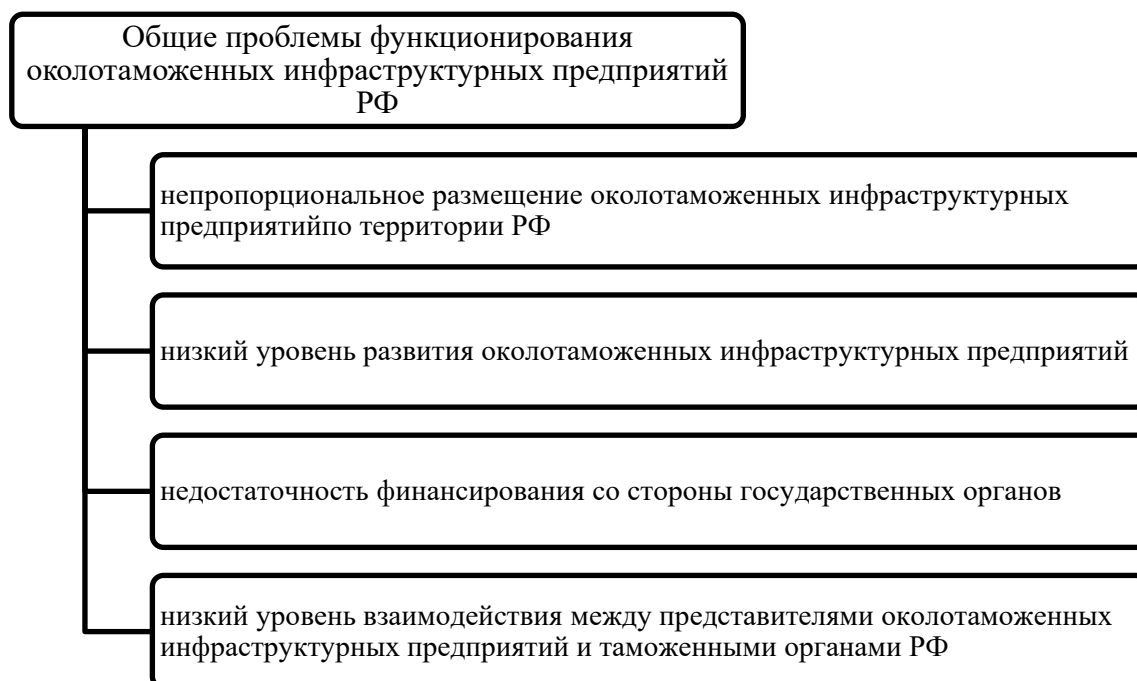


Рисунок 21 – Общие проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Российской Федерации [42; 47; 49]

Одной из наиболее значимых проблем форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий является их непропорциональное размещение по территории государства.

Большая часть околотаможенных инфраструктурных предприятий на современном этапе развития осуществляет свою деятельность в центральной части России. Данное обстоятельство связано с тем, что до начала проведения Специальной военной операции на Украине и ввода санкционных ограничений в отношении Российской Федерации, основой объем товарно-транспортных потоков приходился именно на данный регион. Начиная с середины 2022 г., происходит смещение основных объемов товарно-транспортных потоков с центральной части России в восточную и азиатскую, что создает дополнительные стимулы для создания и эффективного функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий в данных направлениях.

В настоящее время уровень развития околотаможенной инфраструктуры в восточной и азиатской части, а также в иных регионах Российской Федерации оставляет желать лучшего. Число представителей околотаможенных

инфраструктурных предприятий региона не соответствует спросу на услуги таких предприятий. Данное обстоятельство связано с тем, что создание и функционирование околотаможенных инфраструктурных предприятий требует значительных финансовых затрат, которые имеют длительные сроки окупаемости. При создании околотаможенных инфраструктурных предприятий также присутствуют высокие риски, которые связаны с нестабильной экономической и политической ситуацией в Российской Федерации, постоянными изменениями норм таможенного законодательства, а также конкуренцией со стороны крупных предприятий околотаможенных инфраструктурных предприятий, осуществляющих свою деятельность в соседних наиболее экономически развитых регионах.

В рамках функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий не менее значимой проблемой является проблема финансирования деятельности таких предприятий со стороны государства. Низкий уровень государственного финансирования околотаможенных инфраструктурных предприятий приводит к недостатку служебно-производственных помещений, отсутствию возможности внедрения современных цифровых средств и использование информационных ресурсов [43; 63]. Отсутствие высокого уровня финансовой поддержки околотаможенных инфраструктурных предприятий со стороны государства существенно сдерживает развития околотаможенных инфраструктурных предприятий, осуществляющих свое функционирование в различных формах и при помощи различных методов.

При рассмотрении проблем функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, отдельное внимание необходимо уделить проблеме взаимодействия околотаможенных инфраструктурных предприятий различных форм функционирования при реализации своих непосредственных функций между собой, а также с таможенными органами. Проблема взаимодействия между представителями околотаможенных инфраструктурных предприятий связана с различиями в специализации, несогласованностью действий при работе с одним и тем же участником внешнеэкономической деятельности, а также с отсутствием единой информационной системы, которая была бы способна обеспечить высокий

уровень взаимодействия между всеми представителями околотаможенных инфраструктурных предприятий при реализации своих непосредственных функций.

Проблема взаимодействия с таможенными органами связана с тем, что из-за низкого уровня развития большинства околотаможенных инфраструктурных предприятий наблюдается несоответствие программного обеспечения или его несвоевременное обновление, что создает дополнительные трудности при обмене информацией, сведениями и документами [26; 47].

Помимо выше представленных проблем функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, можно выделить иные проблемные моменты, которые также сдерживают их развитие, а именно:

- бюрократизация таможенных органов, которая связана с избыточными требованиями к таможенной документации, сложностью процедур ее оформления;

- коррупционная составляющая, что приводит к задержкам в рамках таможенного оформления, таможенного контроля и перемещения товаров, а также связано с дополнительными финансовыми затратами. В настоящее время таможенные органы Российской Федерации являются наиболее коррумпированными таможенными органами в мире. В 2024 г. число уголовных дел коррупционной направленности в таможенных органах составило 210 ед. Однако данный показатель ниже, показателя 2023 г. – 268 уголовных дел [34];

- нехватка высококвалифицированных специалистов в области таможенного дела. В виду постоянных изменений в области таможенного законодательства, особенностях совершения таможенных операций, а также активного внедрения средств автоматизации и цифровизацией, зачастую специалисты в области таможенного дела не обладают должным уровнем знаний и компетенций, для того, чтобы эффективно осуществлять свою профессиональную деятельность в околотаможенной сфере.

Рассмотренные выше общие проблемы функционирования околотаможенной инфраструктуры характерны и для Пензенского региона. Однако можно выделить специфические проблемы форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий региона.

Основные проблемы форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий в Пензенской области на современном этапе развития представлены на рисунке 22.



Рисунок 22 – Проблемы форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области [50; 56]

Проблемы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области возникают, прежде всего, в связи с особенностями месторасположения региона, а также его экономического развития.

Неравномерная нагрузка на объекты околотаможенной инфраструктуры – это одна из проблем функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области. В настоящее время в Пензенской области осуществляет свою деятельность лишь 5 представителей околотаможенных инфраструктурных предприятий, из которых 1 таможенный представитель и 4 склада временного хранения. При этом доступность хранения на складе временного хранения всеми участниками внешнеэкономической деятельности региона, присутствует лишь на одном СВХ, а именно ООО «Умелец», так как тип склада временного хранения открытый. На иных складах временного хранения

Пензенской области может осуществляться хранение товаров, которые являются собственностью владельца СВХ. За четыре года функционирования склада временного хранения ООО «Умелец» простои в деятельности не обнаружены. Складирование товаров осуществляется бесперебойно. Заполненность склада временного хранения ООО «Умелец» составляет в среднем 99 %.

Специалистами таможенного представителя «РТБ-Групп» в г. Пенза ежедневно осуществляется оформление 40–45 деклараций. При этом штат сотрудников составляет 8 единиц, из которых только 5 компетентны на оказание услуги в сфере таможенного оформления [50].

Все это свидетельствует о проблеме высокой загруженности функционирующих в Пензенской области околотаможенных инфраструктурных предприятий.

Одной из проблем функционирования и развития околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области, которую не представляется решить на протяжении многих лет, является проблема транспортной доступности региона. Пензенская область не имеет выхода к основным морским портам, а зависимость от автомобильного и железнодорожного транспорта является очень высокой. Также необходимо отметить, что пропускная способность имеющихся транспортных магистралей и уровень их оснащения находится на низком уровне. Все это способствует увеличению стоимости и сроков доставки грузов на фоне снижения конкурентоспособности региональных перевозчиков. Данная проблема – одна из причин отсутствия в Пензенской области околотаможенных инфраструктурных предприятий, функционирующих в форме таможенных перевозчиков.

Сложность внедрения современных цифровых инструментов в деятельность объектов околотаможенной инфраструктуры Пензенской области, как правило, возникает из-за недостаточного уровня финансирования, а также низкого уровня инвестиционной привлекательности.

Проблема наличия организаций – «серых» брокеров – это одна из наиболее значимых проблем функционирования околотаможенных инфраструктурных

предприятий Пензенской области. Под организациями - «серые» брокеры понимаются организации, оказывающие услуги участникам внешнеэкономической по таможенному оформлению и иные консультационные услуги в таможенной сфере. Однако данные организации не имеют лицензий на осуществление такой деятельности и не включены в реестр таможенных представителей РФ. Данное обстоятельство существенно снижает качество и безопасность реализуемых услуг данными организациями. Зачастую, особенно недавно осуществляющие внешнеэкономическую деятельность предприятия и организации, обращаются за услугами в такие фирмы, и в следствии подвержены высокому уровню финансового риска. Организации – «серые» брокеры не несут ответственность за достоверность предоставленных сведений, а также декларирования товаров. В случае выявления правонарушений и преступлений в области таможенного дела, вся ответственность ложится на участника, осуществляющего внешнеэкономическую деятельность.

В настоящее время в Пензенской области осуществляет свою деятельность более 15 организаций – «серые» брокеры, а их число с каждым годом неуклонно возрастает. Среди наиболее крупных организаций – «серые» брокеры, осуществляющих деятельности в Пензенской области: *DMlogist*, «Логистик-пнз».

Таким образом, функционирование околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области на современном этапе развития сопряжено с рядом проблем, среди которых: неравномерное распределение нагрузки на объекты околотаможенных инфраструктурных предприятий, в том числе на склады временного хранения, низкая транспортная доступность, сложность внедрения современных цифровых инструментов, а также организации-«серые» брокеры, численность которых с каждым годом неуклонно возрастает. Решение данных проблем требует комплексного подхода.

Глава 3 Концепция совершенствования форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий

3.1 Основные направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий

В настоящее время околотаможенным инфраструктурным предприятиям отводится ведущая роль в развитии национальной экономике, так как посредством реализации своих компетенций они обеспечивают эффективное функционирование внешней торговли и интеграцию страны в глобальные экономические процессы. Деятельность околотаможенных инфраструктурных предприятий охватывает широкий спектр логистических, транспортных, складских, консультационных услуг, которые, прежде всего, направлены на поддержку лиц, осуществляющих перемещение товаров через таможенную границу, оптимизацию совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, а также снижение финансовых затрат. Несмотря на высокие темпы развития околотаможенных инфраструктурных предприятий в Российской Федерации, существует ряд проблемных моментов в данном направлении, которые являются сдерживающим фактором.

Развитие околотаможенной инфраструктуры – это одна из стратегических задач таможенной службы Российской Федерации, которая регламентирована Стратегией развития таможенной службы РФ до 2030 г. [13]. Согласно положениям данного документа в качестве целевых ориентиров выделяют:

- реализация мероприятий, направленных на совершенствование околотаможенной инфраструктуры;
- развитие института уполномоченного экономического оператора (УЭО), который выступает одной из форм функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

В соответствии с вышепредставленными целевыми ориентирами основные направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий представлены в таблице 10.

Таблица 10 – Основные направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий в соответствии с положениями Стратегии развития таможенной службы РФ до 2030 г. [13]

Направление развития	Характеристика	Предлагаемые мероприятия
Совершенствование околотаможенной инфраструктуры	Строительство и модернизация объектов околотаможенной инфраструктуры с целью создания эффективной среды для беспрепятственного перемещения товаров через таможенную границу	– строительство логистических хабов и грузовых терминалов на таможенной границе; – оснащение околотаможенных инфраструктурных предприятий современным технологическим оборудованием
Интеграция с международными структурами и стандартами	Гармонизация нормативно-правовых актов, которые используются внутри страны, с международными требованиями и правилами	– принятие единых норм технического регулирования и санитарных требований; – увеличение пунктов пропуска, оборудованных системой «единое окно»
Улучшение информационно-коммуникационных средств	Массовое внедрение цифровых инструментов и информационных систем, с целью оптимизации и упрощения процесса перемещения товаров через таможенную границу	– полный переход на электронное декларирование; – внедрение единого информационного центра для сбора и обработки данных о движении товаров; – широкое применение современных инструментов для мониторинга приграничных территорий
Инновационное развитие сферы оказания таможенных услуг	Внедрение и повсеместное применение инновационных методов и технологий в оказание таможенных услуг посредническими организациями	– массовое внедрение мобильных приложений и сервисов для обслуживания лиц, осуществляющих перемещение товаров через таможенную границу; – регулярное обновление форматов предоставления услуг посредническими организациями в таможенной сфере

Представленные в таблице направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий нацелены, прежде всего, на достижение стратегических целей Российской Федерации в части укрепления позиции на мировых рынках и обеспечение доступности и высокого уровня качества

посреднических услуг в таможенной сфере. Данные направления были разработаны в рамках Стратегии развития таможенной службы до 2030 г. Часть из них находится в статусе активного внедрения в практическую деятельность.

Ключевые направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий представлены на рисунке 23.



Рисунок 23 – Ключевые направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий [25; 52; 55]

Перспективные направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий связаны, прежде всего, с интеграцией и гармонизацией таможенных процедур, а также с повышением качества и эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий. Каждое из направлений представляет особую значимость и занимает отдельное место в развитии внешнеторговой деятельности государства.

Так, одним из перспективных направлений развития околотаможенных инфраструктурных мероприятий является создание единой цифровой платформы посреднических организаций в таможенной сфере. Это позволит существенно повысить эффективность и оперативность процесса взаимодействия между различными формами функционирования околотаможенных инфраструктурных

предприятий, исключит вероятность дублирования методов и полномочий реализации возложенных функций.

Создание единой цифровой платформы посреднических организаций подразумевает под собой разработку централизованной информационной системы, которая будет объединять в себе все формы функционирования окологтаможенных инфраструктурных предприятий в одну общую экосистему. Она станет универсальным инструментом автоматизации таможенных процессов.

Предполагается, что единая информационная платформа посреднических организаций в таможенной сфере будет включать несколько взаимосвязанных элементов и обеспечивать возможность обмена информацией в режиме реального времени. Основные компоненты единой информационной платформы представлены на рисунке 24.

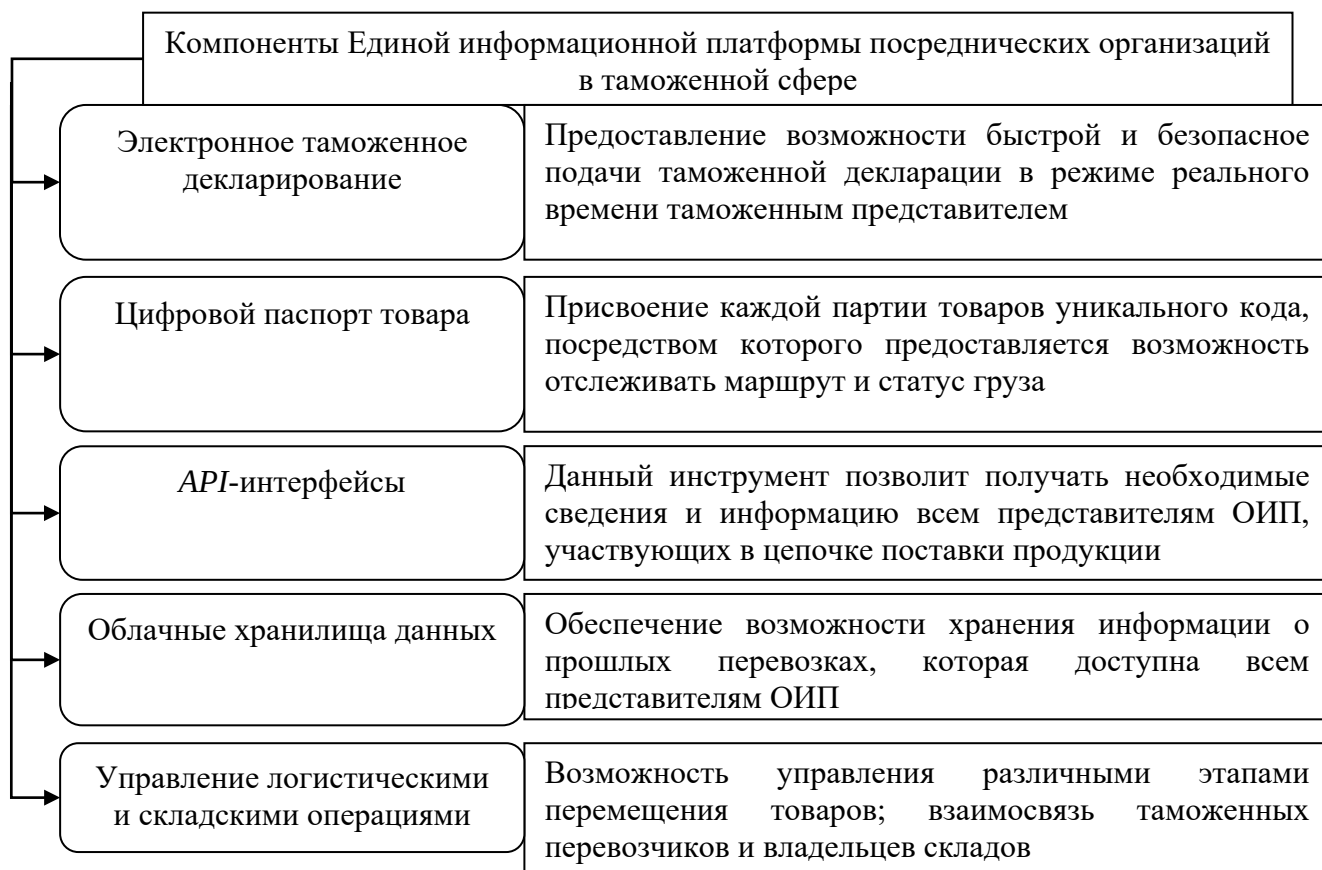


Рисунок 24 – Основные компоненты единой информационной платформы посреднических организаций в таможенной сфере [20]

Таким образом, представленные компоненты единой информационной платформы посреднических организаций позволят увеличить эффективность оказываемых посреднических услуг, оптимизируют процессы, связанные с оформлением таможенных документов, а также исключат дублирование полномочий и компетенций, которые реализуются различными формами функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

Однако, несмотря на преимущества реализации данного перспективного направления развития околотаможенных инфраструктурных предприятий, оно не исключает трудностей и рисков среди которых:

- необходимость значительных финансовых вложений в разработку и практическое внедрение единой информационной платформы;
- сложность в интеграции различных информационных систем, которые применяются околотаможенными инфраструктурными предприятиями в настоящее время;
- проблемы в рамках информационной безопасности и утечке информации;
- сложности в адаптации к новой модели обмена информацией.

Исходя из вышеизложенного, необходимо отметить, что преимущества, которые несет в себе такое перспективное направление развития околотаможенных инфраструктурных предприятий, как создание единой информационной платформы посреднических организаций в таможенной сфере, существенно перевешивают возможные риски и трудности. Это позволяет сделать вывод о том, что данная цифровая платформа является привлекательным стратегическим инструментом развития всех форм функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

В настоящее время в таможенных органах происходит активное внедрение элементов цифровизации и автоматизации всех, без исключения, таможенных процессов. Околотаможенные инфраструктурные предприятия, являясь частью таможенной инфраструктуры, с целью дальнейшего эффективного развития должны активно внедрять элементы цифровизации в свою деятельность. Таким образом, в

качестве перспективы развития околотаможенных инфраструктурных предприятий выделяют повсеместное внедрение элементов цифровизации, среди которых:

- системы управления складами (WMS) для владельцев таможенных складов и складов временного хранения;
- приобретение программного обеспечения для отслеживания грузов на всем пути их следования для таможенных перевозчиков и таможенных представителей;
- автоматизация процесса оформления документов в таможенных целях для таможенных представителей [40, с. 11–12].

Данные инструменты позволяют околотаможенным инфраструктурным предприятиям повышать эффективность своей профессиональной деятельности, привлекать большое число участников внешнеэкономической деятельности в качестве основных потребителей их услуг, а также оптимизировать издержки в процессе реализации непосредственных функций. Использование элементов искусственного интеллекта в деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий позволит увеличить скорость обработки грузов, своевременно выявлять потенциальные угрозы. В таких условиях услуги, которые реализуют околотаможенные инфраструктурные предприятия, станут более технологичными и персонализированными.

Развитие сферы логистических услуг является одной из перспективных тенденций для развития околотаможенных инфраструктурных предприятий. Это связано с их целями и задачами функционирования, а также важностью во внешнеторговых процессах. Основные составляющие развития сферы логистических услуг, представлены в таблице 11.

Таблица 11 – Характеристика развития сферы логистических услуг [20]

Элемент	Ожидаемый результат
1	2
Строительство логистических хабов и центром дистрибуции	– оптимизация логистических цепочек поставок продукции; – упрощение процесса обработки товарных партий; – расширение перечня услуг, оказываемых околотаможенными инфраструктурными предприятиями

1	2
Расширение и модернизация складских помещений	– увеличение полезной площади складов и складов временного хранения товаров; – появление возможности длительного хранения товаров на таможенных складах; – создание специальных условий для хранения особых категорий товаров
Многофункциональный подход к посредническим услугам	– расширение перечня услуг, оказываемых околотаможенными инфраструктурными предприятиями; – увеличение уровня доходности за счет расширения перечня услуг; – повышение уровня удовлетворенности клиентов
Совершенствование транспортной инфраструктуры	– ускорение и повышение надежности доставки грузов; – внедрение современных средств навигации для отслеживания и управления движением транспорта; – возможность быстрой адаптации к изменяющимся условиям
Инвестиции в персонал и квалификацию сотрудников	– повышение квалификации сотрудников, что приводит к росту эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий; – сокращение числа ошибок в рамках реализации таможенных формальностей; – гибкость в вопросах подборки кадров и распределения ролей

Анализ данных таблицы 11, позволяет сделать вывод, что развитие сферы логистических услуг является ключевым элементом успешного развития околотаможенных инфраструктурных предприятий. За счет реализации представленных элементов произойдет укрепление позиции на рынке, повысится качество обслуживания клиентов, а также представиться возможность увеличить прибыль.

Привлечение инвестиций – это еще одно перспективное направление развития околотаможенных инфраструктурных предприятий, посредством реализации которого предоставляется возможность существенно повысить уровень конкурентоспособности региона и обеспечить эффективный экономический рост. Инвестиции направляются на обновление таможенных пунктов пропуска, расширение складских мощностей, строительство новых транспортно-логистических объектов, а также внедрение специализированных систем учета и управления.

В настоящее время в рамках перспектив развития околотаможенных инфраструктурных предприятий привлечение инвестиций необходимо осуществлять

не только из государственного бюджета, но и с использованием механизмов государственно-частного партнерства. Данное обстоятельство связано с тем, что стоимость внедрения современных технологических решений в деятельность функционирующих околотаможенных инфраструктурных предприятий имеет достаточно высокие финансовые затраты, покрыть которые исключительно государственными инвестициями не предоставляется возможным.

Модель государственно-частного партнерства позволяет объединить усилия государства и бизнеса для совместной реализации крупных инвестиционных проектов. Это повлечет за собой возможность строительства крупных логистических центров, которые сосредоточат на своей базе различные формы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, а также произвести модернизацию логистических терминалов, оборудуя их современным технологическими решениями и так далее.

Околотаможенные инфраструктурные предприятия, которые будут участвовать в проектах государственно-частного партнерства, получают доступ к современным информационным технологиям и смогут существенно расширить возможности своего бизнеса в рамках оказания посреднических услуг в таможенной сфере.

Таким образом, эффективное развитие околотаможенных инфраструктурных предприятий – это одно из наиболее значимых условий непрерывного развития национальной экономики, увеличения экспортно-импортных товарных потоков, а также оптимизации таможенных процедур и формальностей. В настоящее время в качестве основных направлений развития околотаможенных инфраструктурных предприятий выделяют: создание единой информационной платформы посреднических организаций в таможенной сфере; дальнейшая цифровизация деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий; развитие сферы логистических услуг; привлечение инвестиций посредством использования механизма государственно-частного партнерства. Данные направления являются взаимозависимыми, следовательно, должны реализовываться комплексно.

3.2 Формы и методы повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области

Повышение эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области требует комплексного подхода, который включает в себя использование различного рода методов (таблица 12).

Таблица 12 – Методы повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области [23]

Метод	Характеристика
Организационные методы	Создание специализированного центра, в рамках деятельности которого произойдет объединение существующих околотаможенных инфраструктурных предприятий региона с целью их дальнейшего развития
Технологические методы	Внедрение автоматизированных систем и оборудования, которые позволят автоматизировать учет движение товаров на складе, оптимизировать складские процессы, а также сократить время обработки документации
Экономические методы	Привлечение инвестиций, в том числе за счет использования механизмов государственно-частного партнерства. Оптимизация структуры расходов и доходов посредством сокращения непроизводительных затрат, снижения себестоимости услуг, а также увеличения рентабельности предприятий
Управленческие методы	Развитие кадрового потенциала посредством организации курсов повышения квалификации сотрудников околотаможенных инфраструктурных предприятий, привлечение молодых специалистов, разработка мотивационных механизмов в целью повышение производительности и снижения текучести кадров

Реализация представленных в таблице методов, позволит осуществить повышение эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, что, в конечном счете, благоприятно отразится на объемах экспортно-импортных операций, развитие международных связей региона, а также возрастет уровень удовлетворенности лиц, осуществляющих перемещение товаров, посредническими услугами, реализуемыми околотаможенными инфраструктурными предприятиями.

В рамках повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий в Пензенской области предполагается осуществить создание Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области.

Цели и задачи создания Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области представлены на рисунке 25.



Рисунок 25 – Цель и задачи создания Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области [20]

Анализ данных рисунка, позволяет сделать вывод, что сущность реализации предложенного мероприятия заключается в следующем: объединение всех форм функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области с целью формирования эффективной коммуникационной площадки,

которая способствует взаимовыгодному сотрудничеству, а также разработке предложений по оптимизации таможенных процедур и повышения качества посреднических услуг, реализуемых в регионе.

Реализация предложенного мероприятия будет осуществляться в несколько этапов (рисунок 26).

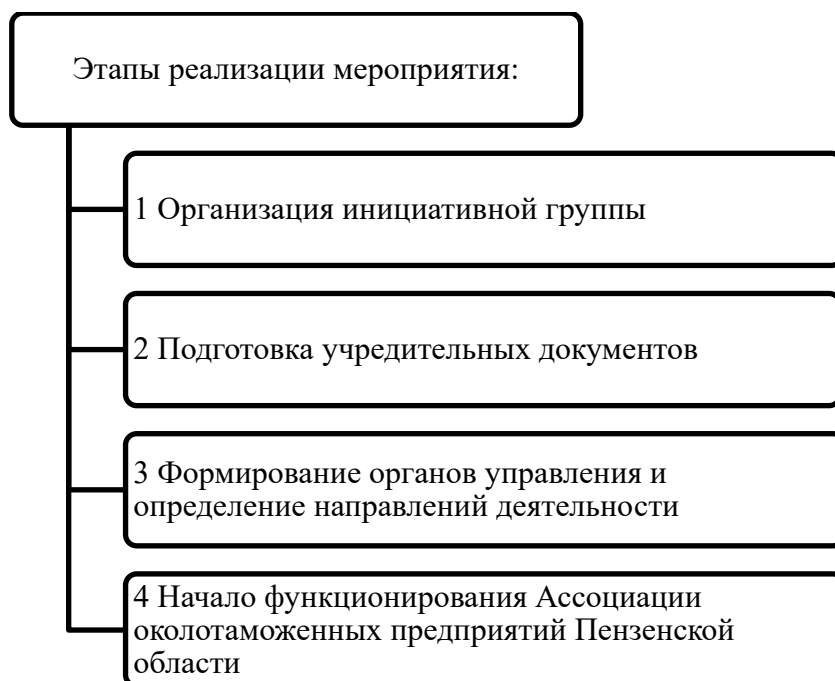


Рисунок 26 – Этапы реализации мероприятия по созданию Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области [23]

Далее более подробно охарактеризуем каждый из этапов, представленных на рисунке 26:

1 Организация инициативной группы. В рамках данного этапа произойдет формирование рабочей группы, которая будет осуществлять информирование и привлечение представителей околотаможенных инфраструктурных предприятий региона в Ассоциацию. Целевая аудитория: околотаможенные инфраструктурные предприятия Пензенской области, предоставляющие услуги складского хранения товаров (владельцы складов временного хранения), таможенный представитель филиал ООО «РТБ-Групп» в г. Пенза, а также привлечение околотаможенных

инфраструктурных предприятий, функционирующих в форме таможенных перевозчиков в регион.

2 Подготовка учредительной документации. В рамках данного этапа произойдет разработка Устава Ассоциации, посредством которого определяться основные цели и задачи деятельности, а также иные аспекты функционирования.

3 Формирование органов управления и определение направлений деятельности. В рамках данного этапа произойдет утверждение директора Ассоциации, который будет осуществлять общее руководство, а также взаимодействие между структурными подразделениями, а также распределение функциональных обязанностей, в соответствии с направлениями деятельности.

Основные направления деятельности Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области представлены в таблице 13.

Таблица 13 – Характеристика направлений деятельности Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области [23]

Направление деятельности	Характеристика
Таможенное оформление товарных партий	– помощь в оформлении таможенной и сопроводительной документации
Логистические услуги	– комплексное управление грузоперевозками; – предоставление услуги склада временного хранения товаров.
Юридические услуги	– представление интересов участников ВЭД в таможенных органах, а также в рамках судебных производств по вопросам таможенного дела; – юридическое сопровождение внешнеторговых контрактов
Информационно-консультационные услуги	– консультирование по вопросам таможенного дела, в части особенностей совершения таможенных операций, организации процесса перемещения товаров, прохождения таможенных формальностей; – актуализация сведений участников внешнеэкономической деятельности по изменениям в нормативно-правовых актов
Прочие околотаможенные услуги	– оформление сертификатов происхождения товаров, в том числе проведение испытаний, посредством взаимодействия с лабораториями; – страховые услуги

Анализ данных таблицы, позволяет сделать вывод, что в рамках создания некоммерческой организации Ассоциация околотаможенных предприятий Пензенской области произойдет концентраций всех видов услуг, реализуемых

околотаможенными инфраструктурными предприятиями в одном месте. Данное обстоятельство позволит предприятиям и организациям, осуществляющим внешнеэкономическую деятельность, оптимизировать процесс на поиски надежных посреднических организаций, исключит вероятность обращения в организации, которые являются «серыми» брокерами, что существенно снизит риски, возникающие в процессе осуществления внешнеторговых операций.

4 Начало функционирования Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области. В рамках данного этапа необходимо осуществить организацию форумов, конференций, а также информационную рассылку с привлечением крупных предприятий и организаций региона, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, с целью информирования о создании Ассоциации, которая объединяет в себе все формы функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий.

Ресурсное обеспечение мероприятия по созданию Ассоциации околотаможенных предприятий, представлено в таблице 14.

Таблица 14 – Ресурсное обеспечение мероприятия по созданию Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области [27]

Вид ресурса	Характеристика
Финансовое обеспечение	– государственные субсидии; – средства федерального бюджета, направленные на целевые программы; – средства околотаможенных инфраструктурных предприятий
Материально-техническое обеспечение	– оснащение рабочего места сотрудников; – компьютерная техника; – специализированные инновационные инструменты
Информационное обеспечение	– программные средства; – базы данных; – современные информационные технологии
Кадровое обеспечение	– специалисты, осуществляющие деятельность в уже функционирующих околотаможенных предприятиях региона

Стоит отметить, что эффективное ресурсное обеспечение и качественное финансирование являются ключевыми факторами успешного создания и

функционирования Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области.

Подводя итог, отметим, что реализация предложенного в рамках написания дипломной работы по созданию Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области повлечет за собой следующие результаты (рисунок 27).

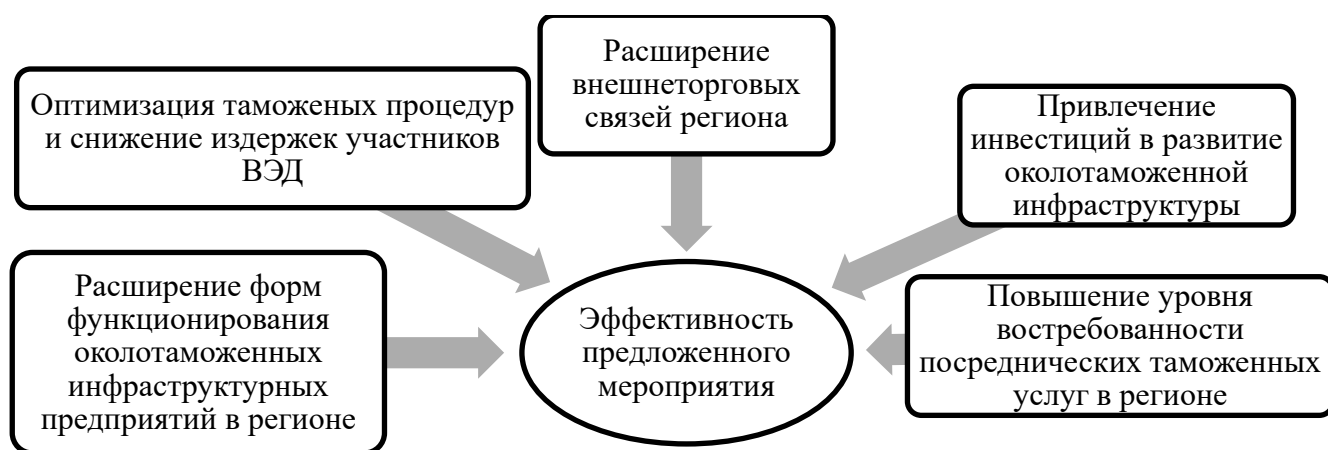


Рисунок 27 – Ожидаемый эффект от создания Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области [20; 23; 27]

Таким образом, с целью повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области было разработано мероприятие по созданию Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области. Реализация данного мероприятия позволит повысить эффективность форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области, оптимизировать их деятельность, исключить дублирование посреднических таможенных услуг. Это, в конечном счете, приведет к расширению числа предприятий и организаций, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, обращающихся за услугами околотаможенных инфраструктурных предприятий, повышению уровня качества околотаможенных услуг, реализации форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий в полном объеме, а также будет способствовать расширению внешнеторговых связей региона.

Заключение

Околотаможенная инфраструктура – это вся совокупность коммерческих организаций и предприятий, действующих на основании включения в определенный реестр, и оказывающих посреднические услуги в сфере таможенного дела, а именно: таможенное оформление, совершение таможенных операций, проведение таможенного контроля, таможенное представительство, консультационные услуги и многое другое. На современном этапе развития выделяют большое количество форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий, выбор которых во многом зависит от спроса на посреднические услуги, экономической и политической составляющей, а также приоритетов развития.

В условиях экономической и политической нестабильности, а также реформирования деятельности таможенных органов, значимость представителей околотаможенных инфраструктурных предприятий неуклонно растет, так как деятельность таких организаций способствует сокращению финансовых издержек участников, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, а также снижению числа ошибок при таможенном оформлении и таможенном контроле. Следовательно, в настоящее время околотаможенные инфраструктурные предприятия Российской Федерации находятся на стадии активного развития, с каждым годом число представителей всех, без исключения форм функционирования, возрастает.

В Пензенской области уровень развития околотаможенных инфраструктурных предприятий находится на достаточно низком уровне. Происходит сокращение околотаможенных инфраструктурных предприятий, функционирующих в форме складов временного хранения, осуществляет свою деятельность один таможенный представитель, который является филиалом крупного таможенного представителя г. Москва РТБ-Групп. Околотаможенные инфраструктурные предприятия, функционирующие в форме таможенных складов и таможенных перевозчиков, в Пензенской области отсутствуют.

Основными проблемами функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области являются: неравномерное распределение нагрузки на объекты околотаможенных инфраструктурных предприятий, в том числе на склады временного хранения, низкая транспортная доступность, сложность внедрения современных цифровых инструментов, а также организации – «серые» брокеры, численность которых с каждым годом неуклонно возрастает. Решение данных проблем требует комплексного подхода, который состоит в разработке форм и методов совершенствования функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий региона, а также борьба с недобросовестными участниками данной отрасли.

Эффективное развитие околотаможенных инфраструктурных предприятий – это одно из наиболее значимых условий непрерывного развития национальной экономики, увеличения экспортно-импортных товарных потоков, а также оптимизации таможенных процедур и формальностей. В настоящее время в качестве основных направлений развития околотаможенных инфраструктурных предприятий выделяют: создание единой информационной платформы посреднических организаций в таможенной сфере; дальнейшая цифровизация деятельности околотаможенных инфраструктурных предприятий; развитие сферы логистических услуг; привлечение инвестиций посредством использования механизма государственно-частного партнерства.

С целью повышения эффективности функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области было разработано мероприятие по созданию Ассоциации околотаможенных предприятий Пензенской области. Реализация данного мероприятия позволит повысить эффективность форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий Пензенской области, оптимизировать их деятельность, исключить дублирование посреднических таможенных услуг. Это, в конечном счете, приведет к повышению уровня качества околотаможенных услуг, реализации форм и методов функционирования околотаможенных инфраструктурных предприятий в полном объеме.

Список использованных источников

- 1 Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. // Бюллетень международных договоров. – 2014. – № 8.
- 2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 г. (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Бюллетень международных договоров. – 2021. – № 17.
- 3 Об утверждении Порядка определения финансовой устойчивости юридического лица, претендующего на включение в реестр уполномоченных экономических операторов, и значений, характеризующих финансовую устойчивость и необходимых для включения в этот реестр : решение Совета Евразийской экономической комиссии № 65 от 15 сентября 2017 г. // Бюллетень международных договоров. – 2017. – № 27.
- 4 О заявлении о включении в реестр уполномоченных экономических операторов» : решение Коллегии Евразийской экономической комиссии № 128 от 26 сентября 2017 г. // Бюллетень международных договоров. – 2022. – № 5.
- 5 О некоторых вопросах применения таможенных процедур : решение Коллегии ЕЭК № 203 от 11 декабря 2018 г. // Бюллетень международных договоров. – 2018. – № 23.
- 6 О форме свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов : решение Коллегии ЕЭК № 37 от 10 марта 2022 г. // Бюллетень международных договоров. – 2022. – № 9.
- 7 Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 05 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 01 июля 2020 г. № 11-ФКЗ, от 6 октября 2022 г.) // Российская газета. – 1993. – № 237.
- 8 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (часть I).

9 Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25, ст. 2954.

10 Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности : федер. закон от 08 декабря 2003 г. № 164-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 50, ст. 4850.

11 О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 03 августа 2018 г. № 289-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 32 (часть I), ст. 5082.

12 О таможенном тарифе : закон Российской Федерации от 21 мая 1993 г. № 5003-1 // Российская газета. – 1993. – № 107.

13 Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 23 мая 2020 № 1388-р // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2020. – № 22, ст. 3572.

14 Об утверждении перечня пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в которых допускается реализация товаров физическими лицами, прибывающим на таможенную территорию ЕАЭС воздушным или водным транспортом : постановление Правительства РФ от 12 декабря 2018 г. № 1512 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 52, ст. 8262.

15 Об организации беспошлинной торговли для дипломатических представительств, консульских учреждений, представительств государств при международных организациях, международных организаций или их представительств, расположенных на территории РФ, а также членов дипломатического персонала дипломатических представительств, консульских должностных лиц и членов их семей, которые проживают вместе с ними, персонала представительств государств : постановление Правительства РФ от 26 июля 2022 г. № 1330 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2022. – № 31, ст. 5717.

16 Об утверждении Административного регламента ФТС по предоставлению таможенными органами государственной услуги ведения реестра владельцев склада временного хранения : приказ ФТС России от 28 января 2019 г. № 103 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2019. – № 12, ст. 745.

17 Об утверждении Порядка учреждения и функционирования складов временного хранения, в том числе складов временного хранения таможенных органов : приказ ФТС России от 17 января 2019 г. № 47 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2019. – № 17, ст. 1785.

18 Об утверждении требований к обустройству, оборудованию, месту нахождения склада временного хранения, оборудованного автоматизированной ячеечной системой хранения товаров, и прилегающей территории к нему, а также склада временного хранения и прилегающей территории к нему в случае расположения склада временного хранения в пункте пропуска или в месте, приближенном к Государственной границе РФ, в том числе исходя из специализации, пропускной способности и оборудования пункта пропуска, при соблюдении которых на территории склада временного хранения будет размещаться таможенный орган : приказ ФТС России от 27 марта 2019 г. № 515 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2019. – № 7, ст. 687.

19 Об утверждении требований к обустройству, оборудованию, месту нахождения таможенного склада, оборудованного автоматизированной ячеечной системой хранения товаров, и прилегающей к нему территории : приказ ФТС России от 10 февраля 2021 г. № 111 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2021. – № 17, ст. 2145.

20 Аксенов И. А. Цифровые технологии в таможенной и околотаможенной деятельности: учебное пособие. Владимир : ВлГУ, 2022. 363 с.

21 Алехина О. В. Администрирования и функционирования объектов околотаможенной инфраструктуры // Тенденции и проблемы социально-экономического развития России в условиях цифровизации. 2022. № 1. С. 12–15.

22 Асташенко Е. С. Таможенные услуги, оказываемые объектами околотаможенной инфраструктуры // Проблемы и перспективы

внешнеэкономической деятельности в условиях инновационного развития, модернизации и цифровизации. 2023. № 1. С. 111–116.

23 Баранова Ю. С. Развитие системы таможенных услуг в современных условиях // Экономика и бизнес: теория и практика. 2024. № 12-2 (118). С. 29–32.

24 Бех А. П. Особенности формирования околотаможенной инфраструктуры // Таможенные чтения – 2019. Наука и образование в условиях становления инновационной экономики. 2019. № 1. С. 127–130.

25 Бойкова М. В. Взаимодействие таможенных органов и бизнес-структур при предоставлении коммерческих таможенных услуг в ЕАЭС. СПб. : Интермедия, 2021. 168 с.

26 Болдырева С. Б. Сущность понятия, классификация и особенности формирования объектов таможенной инфраструктуры // Экономический рост: управление и организация. 2023. № 1. С. 515–523.

27 Головкова А. Ю. Основные направления развития таможенной инфраструктуры // Международный научный студенческий журнал. 2023. № 16. С. 28–32.

28 Джабиев А. П. Основы таможенного дела : учебник для вузов. М. : Юрайт, 2024. 489 с.

29 Дорожкина Т. В. Взаимодействие таможенных органов представителями организаций, оказывающих посреднические услуги участникам ВЭД: УЭО // Экономика и бизнес: теория и практика. 2024. № 6-1 (112). С. 133–135.

30 Дорожкина Т. В. О некоторых аспектах деятельности посреднических организаций в сфере ВЭД: таможенные представители // Экономика и правление в России: региональный опыт, проблемы, перспективы. 2024. № 1. С. 9–11.

31 Драгунов Д. А. Современное состояние развития деятельности таможенных представителей в Российской Федерации // Молодежная наука и образование: достижения и направления развития. 2023. № 1. С. 151–159.

32 Дядюшкина Ю. А. Использование принципов государственно-частного партнерства для решения задачи развития околотаможенной сферы Российской Федерации // Вестник науки. 2023. № 12 (69). С. 40–46.

- 33 Дядюшкина Ю. А. Околотаможенная инфраструктура и ее роль во внешнеэкономической деятельности Российской Федерации // Вестник науки. 2023. № 12 (69). С. 47–53.
- 34 Ежегодный сборник Федеральной таможенной службы РФ / Официальный сайт ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/activity/results/ezhegodnyj-sbornik-tamozhennaya-sluzhba-rossijskoj-federaczii> (дата обращения: 20.04.2025).
- 35 Еремина О. Ю. Основы таможенного дела : учебно-методическое пособие. Орел : ОГУ им. И. С. Тургенева, 2021. 101 с.
- 36 Житкова Е. С. Роль околотаможенной инфраструктуры в таможенном деле // Экономические науки. 2021. № 16. С. 1–5.
- 37 Кравченко Л. А. Таможенное дело : учебное пособие. СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2020. 68 с.
- 38 Лисица А. А. Инфраструктура в сфере таможенных услуг: структурная модель и анализ категориально-понятийного аппарата // Вестник университета. 2023. № 12. С. 114–124.
- 39 Лисица А. А. Организационно-экономический механизм развития инфраструктуры в сфере таможенных услуг: региональный аспект // Вестник университета. 2024. № 6. С. 62–74.
- 40 Лузгина Ю. В. Направления совершенствования околотаможенной инфраструктуры РФ (на примере складов) с учетом зарубежного опыта // Вектор экономики. 2023. № 8 (86). С. 1–13.
- 41 Малыгин Д. С. Таможенная логистика: учебное пособие. М. :Юрайт, 2023. 114 с.
- 42 Матвеева Т. А. Таможенное право : учебное пособие для вузов. М. : Юрайт, 2024. 244 с.
- 43 Мигел А. А. Состояние и направления развития таможенной инфраструктуры ЕАЭС // Вестник Академии знаний. 2024. № 3 (62). С. 323–327.
- 44 Мокров Г. Г. Основы таможенного дела в Евразийском экономическом союзе : учебник. М. : КноРус, 2025. 356 с.

- 45 Мокров Г. Г. Основы таможенного дела в Евразийском экономическом союзе : учебник. М. : Русайнс, 2024. 369 с.
- 46 Новикова С. А. Таможенное дело и таможенное регулирование в ЕАЭС: учебник для вузов. М. : Юрайт, 2024. 380 с.
- 47 Новиков А. Анализ состояния таможенной и околотаможенной инфраструктуры // Экономика и бизнес: теория и практика. 2024. № 5-2 (111). С. 64–67.
- 48 Ностаева А. А. Нормативные и правовые основы управления объектами таможенной инфраструктуры // Экономический рост: управление и организация. 2023. № 1. С. 200–204.
- 49 Ностаева А. А. Методические подходы к оценке состояния и эффективности использования объектов таможенной инфраструктуры // Экономический рост: управление и организация. 2023. № 1. С. 204–210.
- 50 Официальный сайт ООО «РТБ-Групп». URL: <https://rtb-group.su/> (дата обращения: 10.04.2025).
- 51 Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики по Пензенской области. URL: <https://58.rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 10.04.2025).
- 52 Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 10.02.2025).
- 53 Павлова А. В. Околотаможенная инфраструктура стран-участниц Евразийского экономического союза // Экономика и социум. 2021. № 8 (27). С. 337–346.
- 54 Полухин И. В. Таможенное дело: учебный терминологический словарь : учебное пособие. СПб. : Интермедия, 2021. 96 с.
- 55 Полянский А. А. Функциональная роль околотаможенной инфраструктуры Российской Федерации // Научный альманах 2023. № 12-3 (110). С. 43–45.
- 56 Реестр СВХ и ТС / Официальный таможенный портал для участников ВЭД. URL:

https://www.alta.ru/svh/search/?s_type=&s_country=&s_adres=&s_name=&s_tam=10413090&s_tam_name=&s_nlic=&s_vidtrans (дата обращения: 10.04.2025).

57 Самолаев Ю. Н. Основы таможенного дела. М. : КноРус, 2023. 320 с.

58 Сведения о предоставлении государственных услуг / Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ. URL: <https://customs.gov.ru/svedeniya-o-kolichestve-predostavlenных-gosuslug> (дата обращения: 10.04.2025).

59 Селзнев А. А. Факторы, влияющие на развитие околотаможенной инфраструктуры // Сборник статей к 25-летию образования Санкт-петербургского филиала Российской таможенной академии. 2019. № 1. С. 112–119.

60 Сенотрусова С. В. Таможенное дело : учебник для вузов. М. : Юрайт, 2024. 258 с.

61 Сергиенко Ю. А. Роль и место таможенного представителя таможенной инфраструктуре // Международный научный студенческий журнал. 2021. № 12. С. 357–361.

62 Соклаков А. А. Роль таможенной инфраструктуры в развитии внешнеэкономической деятельности // Мировой опыт и экономика регионов России. 2021. № 1. С. 196–199.

63 Сыровенко Е. С. Содержание договорных правоотношений субъектов околотаможенной инфраструктуры // Студент: наука, профессия, жизнь. 2022. № 1. С. 292–298.

64 Таскаева С. В. Основы таможенного дела : учебное пособие. Чита : ЗабГУ, 2022. 314 с.

65 Федаркова В. А. Особенности заключения договоров субъектами околотаможенной инфраструктуры // Актуальные проблемы современной экономики и общества. 2023. № 1. С. 336–342.

66 Халипов С. В. Таможенное право : учебник. М. : КноРус, 2023. 239 с.

Приложение А

Образец формы свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов

Эмблема Евразийского экономического союза	(1)
ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ EURASIAN ECONOMIC UNION	(2)
СВИДЕТЕЛЬСТВО о включении в реестр уполномоченных экономических операторов (УЭО) Authorized Economic Operator (AEO) Certificate	(3)
Номер свидетельства Certificate number _____	(4)
Наименование УЭО _____	(5)
AEO name _____	(6)
Налоговый номер Taxpayer identification number _____	(7)
Вступает в силу с Come into force since _____	(8)
_____ (должность)	(9)
_____ (инициалы и фамилия)	(9)
_____ (подпись/ Signature)	(10)
_____ (Position)	(11)
_____ (Name, surname)	(11)

Рисунок А. 1 – Форма свидетельства о включении в реестр уполномоченных
экономических операторов [6]

Приложение Б

Крупнейшие таможенные представители России в 2024 г.

Таблица Б. 1 – Крупнейшие таможенные представители РФ по числу оформленных таможенных деклараций [58]

Наименование организации	Место нахождения	Число таможенных деклараций, тыс. ед.
ООО «ДХЛ Экспресс»	г. Москва	37,9
ЗАО «Ростэк-Таможенный брокер»	г. Москва	36,1
ООО «Таможенный брокер»	г. Магнитогорск	33,4
ООО «Елтранс+»	г. Москва	31,1
ООО «ООО ВПТ Сервис групп»	г. Красногорск, Московская область	29,3
ООО «Центурион-Логистик»	г. Химки, Московская область	27,1
ООО «Таможенно-Логистический оператор»	г. Санкт-Петербург	26,5
ООО «Мэйджор Карго сервис»	г. Красногорск, Московская область	24,3
ООО «Профиль-Евро»	г. Химки, Московская область	19,4
ООО «Восход»	г. Санкт-Петербург	14,2

Приложение В

Структура таможенных складов и складов временного хранения в зависимости от типа обслуживаемого транспорта

Таблица В. 1 – Распределение таможенных складов в зависимости от типа обслуживаемого транспорта [58]

Транспортное средство	Количество, ед.	Доля, %
Автодорожный транспорт	160	67,8
Автодорожный и железнодорожный транспорт	54	22,9
Морской транспорт	3	1,2
Железнодорожный транспорт	8	3,4
Автодорожный, железнодорожный и морской транспорт	11	4,7
Итого	236	100

Таблица В. 2 – Распределение складов временного хранения в зависимости от типа обслуживаемого транспорта [58]

Транспортное средство	Количество, ед.	Доля, %
Автодорожный транспорт	331	54,1
Автодорожный и железнодорожный транспорт	165	27
Автодорожный и морской транспорт	13	2,1
Автодорожный и воздушный транспорт	42	6,9
Морской транспорт	5	0,8
Железнодорожный транспорт	26	4,2
Воздушный транспорт	26	4,2
Автодорожный, железнодорожный и морской транспорт	4	0,7
Итого	612	100