

Развитие теории и практики расчета стоимости логистических услуг как элемента управления таможенно-логистическими рисками в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности

Гетман А. Г.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; getman-ag@ranepa.ru

РЕФЕРАТ

В условиях геополитической нестабильности, введения в отношении нашей страны огромного количества санкций, ведение внешнеэкономической деятельности становится все сложнее и дороже. Одним из важным этапов в международной цепи поставок является таможенная логистика в части осуществления таможенного контроля, прохождение которого в большинстве своем возлагается на логистического оператора (таможенного представителя). Каждый второй товар сегодня содержит интеллектуальную собственность и у таможенных органов предусмотрен ряд механизмов для контроля этой сложной категории товаров. Применение таможенными органами механизмов таможенного контроля, предусмотренного таможенным законодательством ЕАЭС, влияет на сроки выпуска товаров (приостановление выпуска товаров на 20 рабочих дней), а также на конечную стоимость (учет лицензионных платежей в структуре таможенной стоимости товара). В работе проанализированы возникающие таможенно-логистические риски в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности. Ключевой фигурой при декларировании товаров является, как правило, логистический оператор. Однако на сегодняшний день риски логистического оператора не учитываются при формировании стоимости услуг за совершение операций, связанных с таможенным декларированием товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности. В статье структурированы возникающие таможенно-логистические факторы в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности. С этой целью на основе таможенно-логистических рисков, которые возникают у логистического оператора при таможенном декларировании товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, определены последствия наступления рассмотренных рисков для него. Разработана методика расчета гибких тарифов логистического оператора, включающая критерии дифференциации тарифов в зависимости от внешних и внутренних факторов, а также предложены корректирующие коэффициенты.

Ключевые слова: международная цепь поставок, товары, содержащие объекты интеллектуальной собственности, логистический оператор, таможенно-логистические риски, таможенная логистика

Для цитирования: Гетман А. Г. Развитие теории и практики расчета стоимости логистических услуг как элемента управления таможенно-логистическими рисками в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности // Управленческое консультирование. 2023. № 12. С. 85–95.

Development of the Theory and Practice of Calculating the Cost of Logistics Services As an Element of Customs and Logistics Risk Management in International Supply Chains for Goods Containing Intellectual Property

Anastasia G. Getman

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPA), Saint Petersburg, Russian Federation; getman-ag@ranepa.ru

ABSTRACT

In conditions of geopolitical instability, the introduction of a huge number of sanctions against our country, conducting foreign economic activity is becoming more and more difficult and expensive. One of the important stages in the international supply chain is customs logistics in terms of customs control, the passage of which is mostly assigned to the logistics operator (customs representative). Every second product today contains intellectual property, and customs authorities have a number of mechanisms to control this complex category of goods. The application by customs authorities of the customs control mechanisms provided for by the customs legislation of the EAEU affects the timing of the release of goods (suspension of the release of goods for 20 working days), as well as the final cost (accounting for license fees in the structure of the customs value of goods). The paper analyzes emerging customs and logistics risks in international supply chains of goods containing intellectual property. The key figure in the declaration of goods is, as a rule, the logistics operator, acting on behalf of and on behalf of the foreign trade participant. However, today the risks of a logistics operator are not taken into account when determining the cost of services for performing operations related to the customs declaration of goods containing intellectual property. The article structures emerging customs and logistics factors in international supply chains of goods containing intellectual property. For this purpose, based on the customs and logistics risks that arise for the logistics operator during the customs declaration of goods containing intellectual property, the consequences of the occurrence of the considered risks for him are determined. A methodology for calculating flexible tariffs for a logistics operator has been developed, including criteria for differentiating tariffs depending on external and internal factors, and correction factors have been proposed.

Keywords: International supply chain, goods containing intellectual property, logistics operator, customs and logistics risks, customs logistics

For citing: Getman A. G. Development of the Theory and Practice of Calculating the Cost of Logistics Services as an Element of Customs and Logistics Risk Management in International Supply Chains for Goods Containing Intellectual Property // Administrative consulting. 2023. N 12. P. 85–95.

Введение

Сегодня в мире происходят серьезные геополитические изменения, которые последовали сразу за экономическими потрясениями, вызванными пандемией COVID-19 [3]. Несмотря на это, многие компании активно начали вводить в коммерческий оборот новые товары и услуги, расширяя долю интеллектуальной собственности, что способствовало чрезвычайно активному расширению международной охраны, прежде всего, товарных знаков¹. Хотя общее число заявок, поданных в рамках Мадридской системы Всемирной организации интеллектуальной собственности для международной регистрации товарных знаков в 2022 г., было ниже, чем в 2021 г., данный показатель был все же на 8% выше, чем в 2020 г.². Количество зарегистрированных товарных знаков в 2022 г. в Россий-

¹ Роспатент получил рекордное число заявок на регистрацию товарных знаков [Электронный ресурс]. URL: <https://rospatent.gov.ru/ru/news/1prime-31102023> (дата обращения: 22.11.2023).

² В 2021 г. число поданных во всем мире заявок на регистрацию ИС достигло историческо-

ской Федерации, по данным Федеральной службы по интеллектуальной собственности, увеличилось на 14% по сравнению с предыдущим годом¹. В условиях обширных санкций, вводимых в отношении России рядом стран, и связанных с ними ростом цен на все услуги, связанные с сопровождением товаров (хранение, транспортировка, перевалка, разгрузка и т. д.), требуют оптимизации логистические затраты, которые возникают в связи с совершением таможенных операций с момента прибытия на таможенную территорию товаров и до их выпуска в свободное обращение. По мнению руководителей международных компаний Uber Freight и DHL, прогноз на 2024 г. в отрасли грузоперевозок не оптимистичен, главным аргументом является причина «неопределенности», которая также может привести к новому переломному моменту, когда менее диверсифицированные бизнес-модели не смогут работать на рентабельной основе. Вместе с тем в настоящее время наблюдается свободный рынок цен на предлагаемые услуги логистических операторов, без учета особенностей самого товара. По данным Tank Transport 31 278 автотранспортных компаний либо закрылись, либо перевели свои услуги на более крупные автопарки.

На основании изложенного сформулирована цель исследования: на основе анализа таможенно-логистических рисков факторов в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, разработать гибкую систему стоимости логистических услуг в зависимости от наличия объекта интеллектуальной собственности.

Таможенно-логистические риски

По данным Всемирной таможенной организации (ВТамО) по состоянию на 2023 г. в рамках ВТамО служат более 620 000 должностных лиц таможенных органов, оказывая содействие осуществлению внешнеэкономической деятельности, пополняя федеральный бюджет своей страны, при этом, обеспечивая безопасность граждан, животных, растений и защиту окружающей среды, а также защиту интеллектуальной собственности².

Известно, что ключевой задачей таможенной службы России на 2023 г. остается содействие росту товарооборота и развитию внешней торговли России с дружественными странами. Изменения векторов внешнеторговых связей неминуемо повлекли за собой постановку новых задач перед таможенной логистикой. Временные и финансовые издержки приобрели мощнейший импульс значимости в нестабильной мировой среде. Прежде всего, перечисленные изменения в мировой торговле не могли не затронуть сферу логистических услуг, особенно связанную с перемещением товаров через таможенную границу. Выделим основные таможенно-логистические рискованные факторы в области таможенной логистики, которые актуальны на сегодняшний день:

- рост тарифов на грузоперевозки. Только за первый квартал 2023 г. рост составил от 20 до 30% стоимости тарифов [9];
- отсутствие единых тарифов на совершение таможенных операций. Различные компании предлагают разную стоимость на оказание схожих услуг в сфере таможенного оформления товаров;

го максимума; наиболее существенный рост наблюдается в Азии [Электронный ресурс]. URL: https://www.wipo.int/pressroom/ru/articles/2022/article_0013.html (дата обращения: 22.11.2023).

¹ Основные показатели деятельности Роспатента за 2022 год [Электронный ресурс]. URL: <https://rospatent.gov.ru/ru/about/stat/osnovnye-pokazateli-2022> (дата обращения: 25.08.2023).

² WCO Annual Report 2022–2023 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/annual-reports/annual-report-2022_2023.pdf (дата обращения: 01.09.2023).

- увеличение рисков доставки товаров из-за вводимых санкций и вторичных санкций. В период доставки страны транзита могут перейти из статуса «дружественных» в статус «недружественных»;
- отсутствие корректной информации об условиях импорта. Товар может быть заказан до введения санкций одной из стран-сторон контракта.

Вопросы таможенной логистики поднимаются многими исследователями (А. В. Парфенов [7], Н. Г. Плетнева [8], Ю. Е. Гупанова [6]), но преимущественно с позиции системы обслуживания участников внешнеэкономической деятельности со стороны таможенных органов. Вместе с тем, важной составляющей таможенной логистики выступает роль посредников — логистических операторов [10].

Понятие «логистического оператора», а также «таможенно-логистического оператора» не закреплено в таможенном законодательстве, вместе с тем данные термины активно используются в сфере внешнеэкономической деятельности. По сути, это лицо, которое оказывает услуги в сфере логистики, к которым среди прочих относятся таможенные операции, совершаемые как самим оператором непосредственно, так и иным лицом (в том числе, таможенным представителем) по его поручению.

При этом таможенный представитель несет солидарную ответственность с участником ВЭД, являющимся стороной контракта (получателем) товара, хотя он имеет ограниченный доступ к сведениям о сделке с перемещаемым товаром. Категория товара напрямую влияет на применение к нему запретов и ограничений, ставок таможенных пошлин, иных ограничений, поэтому лицо, выступающее от имени владельца товара, должно обладать необходимыми разрешительными документами в целях соблюдения таможенного законодательства.

Невозможно представить себе в наше время товар, особенно готовый к розничной реализации, без объекта интеллектуальной собственности. Конкурентное преимущество у брендированного товара выше особенно, если объект интеллектуальной собственности узнаваем. Преимущество заключается не только в повышенном спросе на продукцию, но и возможности продажи по более высокой стоимости. Как следствие, для владельца объекта интеллектуальной собственности крайне важной представляется защита интеллектуальной собственности с использованием всего арсенала средств, предусмотренных законодательством. Существующие полномочия и механизмы обеспечения защиты интеллектуальной собственности со стороны государственных органов (таможенных органов) накладывают дополнительную обязанность и ответственность на участников ВЭД, осуществляющих перемещение таких товаров через таможенную границу.

Обеспечение защиты интеллектуальной собственности относится к одной из задач таможенных органов, закрепленных в Таможенном кодексе ЕАЭС (ст. 351 ТК ЕАЭС), которая реализуется через инструмент задержания выпуска товаров сроком до 20 рабочих дней. В этой связи у участника ВЭД возникают дополнительные таможенно-логистические риски при перемещении через таможенную границу товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности:

Временной риск

1. Задержка сроков выпуска.
2. Увеличение сроков хранения.
3. Увеличение сроков доставки.

Финансовый риск

1. Оплата хранения товара на складе.
2. Оплата выгрузки товара по требованию таможенного органа.

Административный риск

1. Невыпуск товара в установленный срок.
2. Возбуждение дела об АП.
3. Арест или изъятие товара.

Лицензионный риск

1. Невключение в таможенную стоимость лицензионных и иных платежей за использование интеллектуальной собственности.

3. Оплата юридических услуг.
4. Оплата экспертизы.
5. Оплата штрафных санкций по контракту.

Контрактный риск

1. Нарушение условий контракта.
2. Порча товара.
3. Утрата товара.
4. Штрафные санкции за невыполнение условий контракта.

2. Корректировка таможенной стоимости.
3. Увеличение стоимости товара.

Репутационный риск

1. Понижение надежности клиента.
2. Лишение статуса добросовестного участника ВЭД.
3. Исключение из «Зеленого сектора».

То есть помимо финансовых рисков у участника ВЭД возникают еще пять различных видов риска: административный, временной, репутационный, лицензионный и контрактный. При этом последствия от наступления рассмотренных рисков будут иметь распространение не только на получателя товара, но и на логистического оператора непосредственно (таможенного представителя).

Таможенная логистика в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности

Таможенная логистика возникает при появлении в международной цепи поставок таможенного органа как институционального участника этой цепи [6].

Деятельность логистических операторов направлена на сокращение логистических издержек, в том числе через обеспечение эффективного взаимодействия участников ВЭД и таможенных органов. Согласно оценкам Всемирного банка в среднем по всем потенциальным торговым маршрутам с момента прибытия контейнера в порт страны-экспортера до его выхода из порта назначения проходит 44 дня, со стандартным отклонением 10,5 дней. Этот промежуток составляет 60% времени, необходимого для международной торговли товарами¹. Если к этим срокам прибавить возможные простои на таможенной границе с хранением на складе временного хранения, логистические издержки сильно возрастут.

Согласимся с А. В. Парфеновым и Е. А. Смирновой в том, что таможенные логистические услуги играют важнейшую роль не только в определении конечной стоимости товара, но и влияют на развитие рынка услуг в целом [7].

Международные исследователи в области логистики выделяют в качестве нового тренда в области логистических услуг их продажу более «агрессивную», чем в прошлом [13]. Этому есть объективные предпосылки.

Таможенно-логистические факторы, влияющие на логистические издержки, как правило, связывают с таможенными рисками, то есть рисками, связанными с несоблюдением таможенного законодательства и принятием различных мер реагирования со стороны таможенных органов в целях их минимизации. Как правило, основными предпосылками возникновения таможенных рисков являются некорректность и неполнота сведений, заявленных в декларации на товары и отсутствие необходимых разрешительных документов [12]. Именно этими рисками обусловлено появление некоего посредника и в некоторых случаях аутсорсинга услуг в сфере таможенного дела [2; 11]. Этими посредниками выступают логистические операторы, которые либо непосредственно являются таможенными представите-

¹ World Bank Releases Logistics Performance Index 2023 [Электронный ресурс]. URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/PressRelease_english.pdf (дата обращения: 02.09.2023).

лями, либо обращаются к их услугам. Статус таможенного представителя можно проверить в реестре таможенных представителей на сайте ФТС России¹.

Стоимость услуг логистического оператора

На итоговый размер логистических издержек влияет стоимость логистических услуг [1]. На сегодняшний день, как отмечалось ранее, рынок предоставляемых таможенно-логистических услуг хаотичен и не фиксирован какими-либо тарифами. Ряд компаний добавляют к стоимости своих услуг некую наценку за подготовку дополнительного комплекта документов — например, в части соблюдения запретов и ограничений², в основном же компании выстраивают свою ценовую политику в зависимости от количества товаров, необходимых к заявлению в декларации на товары или направления перемещения, как импорт-экспорт³.

Вместе с тем, на наш взгляд, наличие объекта интеллектуальной собственности на товаре и связанные с этим возможные риски должны напрямую влиять на размер тарифа логистического оператора. В табл. 1 представлены предложения по тарифам логистического оператора (таможенного представителя) за осуществление сопровождения товарного потока, содержащего объект интеллектуальной собственности при перемещении через таможенную границу с учетом факторов риска. Приведенные в таблице тарифы от А до Н приведены по нарастающей, в зависимости от количества применяемых мер со стороны таможенных органов. Они не конечные и могут дальше расширяться в зависимости от сложности ситуации, то есть могут уменьшаться и увеличиваться.

С учетом наличия/отсутствия различных факторов риска для таможенного представителя могут увеличиваться либо уменьшаться. Так, если в качестве получателя указано лицо, уполномоченное на ввоз товаров, содержащих объект интеллектуальной собственности правообладателем, риски для представителя стремятся к нулю. Если у участника ВЭД, наоборот, ранее были прецеденты привлечения к ответственности за ввоз контрафактного товара, то и риски будут оцениваться как достаточны высокие, в связи с вероятностью повторения правонарушения, и таможенный представитель с помощью коэффициента увеличивает тариф, тем самым, повышая степень собственной защищенности.

Расчет тарифа для логистического оператора (таможенного представителя) будет рассчитываться по формуле:

$$T = T_{\text{нач}} + \sum_{i=1}^n K_i \cdot T_{\text{баз}},$$

где $T_{\text{нач}}$ — базовая стоимость (минимальная) таможенного представителя; T_{max} — стоимость (максимальная) таможенного представителя; $T_{\text{баз}}$ — стоимость, устанавливаемая таможенным представителем ($T_{\text{max}} - T_{\text{нач}}$); $T = T_{\text{нач}}$ — стоимость при отсутствии рисков факторов, тариф представителя; $T_{\text{нач}} + T_{\text{баз}}$ — стоимость в случае выявления всех рисков факторов; K_i — коэффициент рисков факторов (от 0 до 1 в соответствии с табл. 2).

Предлагаемая формула содержит коэффициент рисков факторов, который будет отдельно рассчитываться с учетом своей значимости и одновременной со-

¹ [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/registers/customs-representatives?ysclid=13mkrx9wxxu> (дата обращения: 01.10.2023).

² Например, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.nekgroup.com/services/document-registration/> (дата обращения: 01.10.2023).

³ Например, [Электронный ресурс]. URL: https://eltbroker.ru/uslugi/tamozhennoe_oformlenie_importa (дата обращения: 01.10.2023).

Гибкие тарифы логистического оператора
Table 1. Flexible logistics operator rates

№	Факторы	Тариф А (min)	Тариф В	Тариф С	Тариф D	Тариф Е	Тариф F	Тариф G	Тариф Н (max)
1	Получателем товара является уполномоченное правообладателем лицо	+	–	–	–	–	–	–	–
2	Наличие фактов приостановления выпуска товаров данного участника ВЭД	–	–	+	+	–	–	+	+
3	Наличие дела об АП в отношении участника ВЭД, интересы которого представляет	–	–	+	+	–	–	+	+
4	Наличие решения суда (или другого признания) о контрафактности товара у данного участника ВЭД	–	–	+	+	–	–	+	+
5	Наличие разрешительного документа от правообладателя	+	–	+	–	–	–	–	–
6	Товар в перечне параллельного импорта	–	+	–	+	–	+	–	+
7	Скоропортящиеся товары	–	–	+	+	–	–	+	+
8	Предварительное решение по интеллектуальной собственности	+	+	–	–	–	–	–	–
9	Товар относится к распространенной категории контрафактных товаров, выявляемых таможенными органами (согласно данным ФТС России)	–	–/+	+	+	–	–	+	+
10	В документах имеется информация об объектах интеллектуальной собственности	+	–/+	–	–	+	+	–	+
11	Завод изготовителя не является правообладателем (или уполномоченным им)	–	–	–/+	–/+	+	+	+	+
12	Страна происхождения товара — основные страны производства контрафакта (Китай, Тайвань и др.)	–/+	–/+	–/+	–/+	+	+	+	+
13	Товар содержит объект интеллектуальной собственности, внесенный в таможенный реестр	+	+	+	+	–	–	–	–

вокупности. Каждый приведенный коэффициент (K_{1-12}) добавляет «рисковости» поставки, поэтому должен учитываться.

K_1 . Если получателем товара является не уполномоченное правообладателем лицо, то для таможенного органа это может являться признаком нарушения прав интеллектуальной собственности (если товар содержит объект интеллектуальной собственности, внесенный в таможенный реестр) и в таком случае выпуск товара будет приостановлен (ст. 124 ТК ЕАЭС).

K_{2-4} . Если у таможенных органов имеются предположения или информация о наличии фактов нарушений прав интеллектуальной собственности, у таможенных органов будут основания для применения мер в рамках минимизации рисков.

K_5 — при наличии разрешения от правообладателя у таможенных органов отсутствуют основания для проверки соблюдения прав интеллектуальной собственности.

K_6 — в условиях легализации параллельного импорта в отношении определенной категории товаров, таможенные органы обязаны проверить соблюдение прав интеллектуальной собственности без запроса правообладателя, а подтверждение легальности товара относится к обязанности участника ВЭД [5]. В настоящее время механизм проверки оригинальности товара не определен, а следовательно, имеются риски задержки сроков выпуска товаров для проведения дополнительной проверки.

K_{7-8} , K_{10-11} — вспомогательные коэффициенты, которые не являются значимыми по отдельности, но могут являться важным критерием в совокупности. Например: товар из Китая не является однозначно рисковым с точки зрения несоблюдения прав интеллектуальной собственности. Однако, если будут выявляться такие критерии, как отсутствие разрешительного документа, получателем будет являться не уполномоченное лицо, завод-изготовитель не является правообладателем и произведен товар в Китае, то в этом случае риски у логистического оператора (таможенного представителя) будут достаточно высоки.

K_{12} — этот коэффициент становится значимым при срабатывании одновременно K_1 или K_5 . То есть сам по себе факт наличия в таможенном реестре объекта интеллектуальной собственности, содержащейся в товаре, не является риском. Однако несоблюдение условий перемещения таких товаров, а именно перемещение неуполномоченным лицом и без разрешительных документов, приведет к однозначному применению мер со стороны таможенных органов, связанных с приостановлением выпуска товаров.

Таблица 2

Коэффициенты для расчета тарифов за таможенное декларирование товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности

Table 2. Coefficients for calculating tariffs for customs declaration of goods containing intellectual property objects

№	Факторы	Коэффициент $K_n = (0-1)$
K_1	Получателем товара является не уполномоченное правообладателем лицо	0,07
K_2	Наличие фактов приостановления выпуска товаров данного участника ВЭД	0,05
K_3	Наличие дела об АП в отношении участника ВЭД, интересы которого представляет	0,05
K_4	Наличие решения суда (или другого признания) о контрафактности товара у данного участника ВЭД	0,05
K_5	Отсутствие разрешительного документа от правообладателя	0,1
K_6	Товар в перечне параллельного импорта	0,2

Окончание табл. 2

№	Факторы	Коэффициент $K_n = (0-1)$
K_7	Скоропортящиеся товары	0,1
K_8	Товар относится к распространенной категории контрафактных товаров, выявляемых таможенными органами (согласно данным ФТС России)	0,07
K_9	В документах имеется информация об объектах интеллектуальной собственности	0,10
K_{10}	Завод изготовителя не является правообладателем (или уполномоченное правообладателем)	0,03
K_{11}	Страна происхождения товара — основные страны производства контрафакта (Китай, Тайвань и др.)	0,02
K_{12}	Товар содержит объект интеллектуальной собственности, внесенный в таможенный реестр	0,08

Заключение

Перемещение через таможенную границу товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, обладает повышенными рисками, особенно в условиях ухода с российского рынка многих известных правообладателей и меняющихся условий легализации параллельного импорта в отношении определенных категорий товаров.

Предлагаемые тарифы позволят учитывать современные и меняющиеся таможенно-логистические факторы в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, позволив упорядочить как методику расчета, так и ситуацию с логистическими тарифами на рынке ЕАЭС, в целом.

Разработка оптимальной системы расчетов логистических услуг, выполненная на основе методов анализа и синтеза, направлена на развитие теоретико-прикладной таможенной логистики и позволит повысить надежность цепей поставок в современных условиях, а также спрогнозировать таможенно-логистические риски, связанные с наличием объектов интеллектуальной собственности в товаре.

Литература

1. Арский А. А. Особенности формирования стоимости логистической услуги // Экономика. Налоги. Право. 2014. № 1. С. 44–47. EDN SFUJVL.
2. Арский А. А. Логистический аутсорсинг как инструмент антикризисного управления // Стратегии бизнеса. 2018. № 12(56). С. 13–15. EDN VPJNCO.
3. Бойко И. В., Гетман А. Г. Международные цепи поставок: новые тренды в условиях коронавирусной пандемии // Управленческое консультирование. 2020. № 11 (143). С. 42–48.
4. Гетман А. Г. Последствия наступления рисков участников ВЭД, возникающих при перемещении через таможенную границу товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности // Журнал правовых и экономических исследований. 2021. № 2. С. 161–166. DOI: 10.26163/GIEF.2021.46.26.024. EDN QMRSSB.
5. Гетман А. Г. Влияние легализации параллельного импорта на безопасность цепей поставок // Журнал правовых и экономических исследований. 2022. № 3. С. 200–205. DOI: 10.26163/GIEF.2022.51.48.029. EDN FFJTCW.
6. Гуланова Ю. Е. Таможенно-логистический фактор снижения издержек участников внешнеэкономической деятельности // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 2 (51). С. 37–44. EDN QVDGZV.

7. Парфенов А. В., Смирнова Е. А. Логистические технологии финансовых расчетов в таможенной сфере // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2018. № 2 (110). С. 52–57. EDN LBITHN
8. Плетнева Н. Г., Блаженкова Т. А. Таможенные аспекты в минимизации логистических затрат при организации международных перевозок // Вестник гражданских инженеров. 2021. № 2 (85). С. 263–268. DOI: 10.23968/1999-5571-2021-18-2-263-268. EDN VWUPXG.
9. Федоренко Р. В. Методология управления комплексами услуг в таможенной сфере : автореф. дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. Самара, 2015. 22 с. EDN ZPQRBP.
10. Федоренко Р. В. Развитие аутсорсинга услуг в таможенной сфере / М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное агентство по образованию, Самарский ин-т (фил.) Гос. образовательного учреждения высш. проф. образования «Российский гос. торгово-экономический ун-т». СПб. : Инфо-да, 2009. 155 с. EDN QTGXKP.
11. Шуклина З. Н., Нефедов С. С. Система управления рисками в таможенной логистике // Вектор экономики. 2019. № 1 (31). С. 17. EDN VTLVBQ.
12. McKinnon A. C. The Outsourcing of Logistical Activities // Book Global Logistics and Distribution Planning. P. 215–234 [Электронный ресурс]. URL: https://www.researchgate.net/publication/345046526_The_Outourcing_Of_Logistical_Activities (дата обращения: 01.09.2023).
13. LaRocco L. A. The Global freight recession will continue in 2024: CNBC Supply Chain Survey [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cnbc.com/2023/11/07/freight-recession-will-continue-in-2024-cnbc-supply-chain-survey.html> (дата обращения: 01.09.2023).

Об авторе:

Гетман Анастасия Геннадьевна, заведующий кафедрой таможенного администрирования Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат экономических наук, доцент; getman-ag@ranepa.ru

References

1. Arsky A. A. Peculiarities of logistics service cost formation // Economics. Taxes. Right [Ekonomika. Nalogi. Pravo]. 2014. N 1. P. 44–47. EDN SFUJVL (in Rus).
2. Arsky A. A. Logistics outsourcing as a tool for crisis management // Business strategies [Strategii biznesa]. 2018. N 12 (56). P. 13–15. EDN VPJNCO (In Rus).
3. Boyko I. V., Getman A. G. International supply chains: new trends in the context of the coronavirus pandemic // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2020. N 11 (143). P. 42–48 (in Rus).
4. Getman A. G. Consequences of the occurrence of risks of foreign economic activity participants arising from the movement of goods containing intellectual property across the customs border // Journal of Legal and Economic Research [Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovaniy]. 2021. N 2. P. 161–166. DOI: 10.26163/GIEF.2021.46.26.024. EDN QMRSSB (in Rus).
5. Getman A. G. Impact of the legalization of parallel imports on the safety of supply chains // Journal of Legal and Economic Research [Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovaniy]. 2022. N 3. P. 200–205. DOI: 10.26163/GIEF.2022.51.48.029. EDN FFJTCW (in Rus).
6. Gupanova Yu. E. Customs and Logistics Factor of Cost Reduction of Participants in Foreign Economic Activity // Bulletin of the Russian Customs Academy [Vestnik Rossiiskoi tamozhennoi akademii]. 2020. N 2 (51). P. 37–44. EDN QVDGZV (in Rus).
7. Parfenov A. V., Smirnova E. A. Logistic technologies of financial settlements in the customs sphere // Izvestia of St. Petersburg State University of Economics [Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta]. 2018. N 2 (110). P. 52–57. EDN LBITHN (In Rus).
8. Pletneva N. G., Blazhenkova T. A. Customs aspects in minimizing logistics costs in organizing international transportation // Bulletin of Civil Engineers [Vestnik grazhdanskikh inzhenerov]. 2021. N 2(85). P. 263–268. DOI: 10.23968/1999-5571-2021-18-2-263-268. EDN VWUPXG (in Rus).
9. Fedorenko R. V. Methodology of management of service complexes in the customs sphere: author. Dis.... Dr. econ. sciences: 08.00.05. Samara, 2015. 22 p. EDN ZPQRBP (in Rus).
10. Fedorenko R. V. Development of outsourcing of services in the customs sphere. St. Petersburg: Info-da, 2009. 155 p. EDN QTGXKP (in Rus).

11. Shuklina Z. N., Nefedov S. P. Risk Management System in Customs Logistics // Economic Vector [Vektor ekonomiki]. 2019. N 1 (31). P. 17. EDN VTLVBQ (in Rus).
12. McKinnon A. C. The Outsourcing of Logistical Activities // Book Global Logistics and Distribution Planning. P. 215–234 [Electronic source]. URL: https://www.researchgate.net/publication/345046526_The_Outsourcing_Of_Logistical_Activities (accessed: 01.09.2023).
13. LaRocco L. A. The Global freight recession will continue in 2024: CNBC Supply Chain Survey [Electronic source]. URL: <https://www.cnn.com/2023/11/07/freight-recession-will-continue-in-2024-cnn-supply-chain-survey.html> (accessed: 01.09.2023).

About the author:

Anastasia G. Getman, Head of the Chair of Customs Administration of North-West Institute of Management of RANEPA (St. Petersburg, Russian Federation), PhD in Economics, Associate Professor; getman-ag@ranepa.ru