

Современные проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры на приграничных территориях РФ

Турлаев Р.С., аспирант,

Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Россия

Аннотация. В данной статье рассматривается зарубежный опыт развития и формирования приграничной таможенно-логистической инфраструктуры. Отражены категории таможенно-логистических терминалов, с комплексным логистическим обслуживанием, согласно концепции развития ФТС, применяемые на приграничной территории РФ. Произведен анализ развития многосторонних автомобильных пунктов пропуска на территории России и участников ЕАЭС. Проведен обзор развития системы электронного декларирования и удаленного выпуска товаров, а также центров электронного декларирования на отечественном рынке.

Ключевые слова: транспортная логистика, таможенно-логистическая инфраструктура, автомобильные грузовые перевозки, международные транспортные коридоры, рынок транспортно-логистических услуг, автоматизированные информационные системы, многосторонние автомобильные пункты пропуска.

Modern problems of development of customs and logistics infrastructure in the border territories of the Russian Federation

Turlaev R.S., post-graduate student,

South Ural State University, Chelyabinsk, Russia

Annotation. This article discusses the experience of the development and formation of border customs and logistics infrastructure has been studied. The categories of customs and logistics terminals, with integrated logistics services,

according to the concept of development of the Federal customs service, applied on the border territory of the Russian Federation are reflected. The analysis of the development of multilateral automobile checkpoints on the territory of Russia and the Eurasian Economic Union members is made. The review of the development of the system of electronic Declaration and remote release of goods, as well as electronic Declaration centers in the domestic market.

Keywords: transport logistics, customs and logistics infrastructure, road freight transportation, international transport corridors, transport and logistics services market, automated information systems, multilateral automobile checkpoints.

Участие Российской Федерации в необратимых процессах глобализации, Всемирной торговой организации, Азиатско-Тихоокеанском экономическом сотрудничестве, Евразийском экономическом союзе и многих других международных торгово-экономических организациях и сообществах, привело к значительному увеличению товарооборота, что диктует необходимость совершенствования процесса предоставления таможенных услуг в местах, приближенных к государственной границе и обеспечении соответствия современной информационной, дорожной, транспортной и таможенно-логистической инфраструктуры международному уровню.

Как показывает успешный европейский опыт, наиболее высокую экономическую эффективность в развитии стран, обеспечивает глубоко интегрированное логистическое пространство, с интенсивно развивающимся сектором логистических услуг. В связи с чем, во многих странах, объекты транспортно-логистической инфраструктуры, также сконцентрированы в пределах приграничных территорий, что формирует собой таким образом, единую таможенно-логистическую инфраструктуру [7].

Основным видом транспорта, которым наиболее часто используется такая инфраструктура, является автомобильный транспорт. Не для кого не секрет, что автомобильный грузовой транспорт обладает большей маневренностью, гибкостью и мобильностью относительно других видов транспортировки, а

также это единственный вид транспорта, на данный момент времени, позволяющий осуществлять доставку груза «от двери до двери».

Одним из наиболее существенных преимуществ автомобильного грузового транспорта, является ритмичность транспортировки грузов. Такому виду транспорта нет необходимости ждать в накопителях, пока соберется достаточное количество груза, для того чтобы заполнить, например, весь объем фуры, меньшие объемы товаров можно перевозить, как на автомобиле подходящей грузоподъемности, так и в составе сборных грузов, что значительно ускоряет весь процесс транспортировки.

Согласно отчета консалтинговой компании Boston Consulting Group [11], мировой грузооборот ежегодно прирастает в основном, за счет увеличения доли автомобильных грузовых перевозок, такая же тенденция наблюдается и в России.

Так, по данным РОССТАТ [5] по итогам 2019 г. перевозка грузов всеми видами транспорта выросла относительно 2018 г. на 1,7 %, составив 8,3 млн тонн. Рост произошел преимущественно за счет увеличения объема автомобильных грузовых перевозок на 3,3 % до 5,73 млн тонн. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом сократился на 0,9 % и составил 1,28 млн тонн. Транспортировка трубопроводным транспортом составила 1,16 млн тонн, что также ниже показателя 2018 г на 0,9 % (рис. 1).

Таким образом, увеличивающийся с каждым годом международный автомобильный транзит грузов, проходящий через государственные границы Российской Федерации, предполагает наличие современной инфраструктуры, технически оснащенных и соответствующих интенсивности движения, безопасных пунктов пропуска на приграничных территориях. Федеральной таможенной службой (ФТС) РФ, определены границы приграничной территории, равные 30 километровой зоне, в пределах которой, должны располагаться такие объекты таможенно-логистической инфраструктуры.

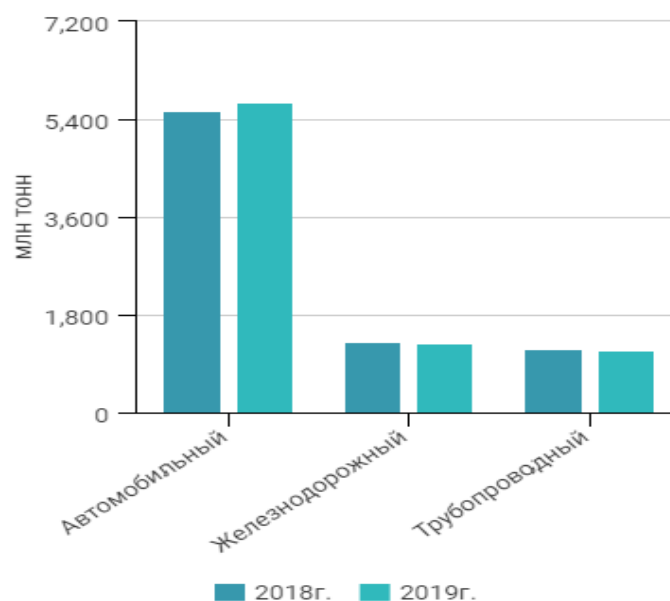


Рис. 1 – Динамика объема перевозок автомобильного, ж/д и трубопроводного транспорта, 2018 – 2019 гг.

По состоянию на 2019 г. в Российской Федерации всего существует 156 многосторонних автомобильных пунктов пропуска (МАПП), на приграничной территории которых, насчитывается 54 [3] таможенно-логистических терминала (ТЛТ), для длительного и временного хранения товаров и оказания комплексных логистических услуг, большая часть из которых (более 80 %), находится в европейской части России, что вызывает диспаритет, в условиях равномерного распределения МАПП, вдоль всей территории государственных границ и увеличивающегося товарооборота со стороны Юго-Восточной Азии.

Отсутствие в настоящее время, таких ТЛТ с комплексным логистическим обслуживанием и прочей сопутствующей инфраструктуры, в большинстве российских приграничных территорий, как показывает практика, влечет значительную нагрузку на пограничные пункты пропуска, существенно тормозит процесс таможенных операций и увеличивает издержки всех участников транспортного процесса.

Согласно данным рейтинга Всемирного Банка по интегральному показателю транспортно-логистической привлекательности «LPI» – (Logistics Performance Index) за 2018 г., Россия занимает 75 место из 160 стран участников

рейтинга. Наиболее низким показателем для России, как и двумя годами ранее, снова оказалась скорость проведения таможенных процедур – 97 место [1].

Вместе с тем, нельзя не отметить, проводимые в последнее время, таможенной службой мероприятия, по комплексному развитию, которые отражают рост эффективности и повышение качества проводимых таможенных процедур, относительно рейтинга за 2016 г., когда Российская Федерация заняла лишь 141 место [1].

Однако, как уже отмечалось выше, на текущем этапе времени, для отечественной экономики, не на последнем месте находится вопрос создания условий, для ускорения проведения таможенных операций и времени прохождения пограничного контроля автомобильным грузовым транспортом.

Так, например, пограничный контроль в странах ЕС, грузовыми автомобилями проходит фактически безостановочно, в свою очередь, задержка на границах, не входящих в еврозону может составлять не более 2 часов. На границах РФ с соседними странами, такая задержка, в настоящее время, может занимать от 9 часов и выше, т.е. шансов выпустить груз «день в день» фактически нет [7]. Связано это по мнению автора, в основном, с повсеместно низким уровнем развития таможенно-логистической и информационной инфраструктуры, специального технического оснащения, а также несоответствующей пропускной способностью таких МАПП. Наиболее ярко это отражается на Южных и Восточных границах Российской Федерации, где реальный грузо- и пассажиропоток превышает возможности таких пропускных пунктов в 3 – 4 раза.

Значение пропускной способности МАПП в настоящее время, переоценить невозможно. Ведь чем она выше, тем ниже время на доставку, что вместе с наиболее коротким маршрутом следования вызывает существенный рост привлекательности, для зарубежных логистических компаний в использовании маршрутов, преимущественно проходящих через такие МАПП. Вместе с тем, территория России – это территория, которая соединяет Европу и Азию, следовательно, обладает стратегически важным преимуществом, но из – за слабо

развитой дорожной и таможенно-логистической инфраструктуры, на приграничных территориях образуются «узкие» места, что вынуждает зарубежные логистические компании пускать некоторый грузопоток, в обход российских границ, создавая и преодолевая длинные, не оптимальные, с точки зрения расстояния, маршруты до конечного пункта, от чего все стороны несут убытки.

В связи с чем, в настоящий момент времени, создание таких современных, технически оснащенных МАПП с ТЛТ и сопутствующей инфраструктурой, крайне необходимо, для сохранения конкурентоспособности и повышения уровня привлекательности на мировом рынке транспортно-логистических услуг.

В настоящее время, самую высокую проектную пропускную способность автомобилей в сутки, в РФ имеют МАПП «Торфяновский» в Ленинградской области – 1300 автомобилей и МАПП «Мамоновский» в Калининградской области – 1250 автомобилей, остальные МАПП не дотягивают и до половины такой проектной пропускной способности. Однако, стоит отметить, что проектная пропускная способность является субъективным показателем и отражает лишь максимально возможную способность пропуска автомобилей в сутки. Более значимым показателем является интенсивность движения через такие МАПП, который отражает реальную, необходимую пропускную способность, на данный момент времени. Так, например, на современном этапе времени, реальная интенсивность движения автомобилей в сутки, через вышеуказанные МАПП, превышает существующие показатели пропускной способности минимум в полтора раза. Ко всему прочему, на сегодняшний день, около 65 % МАПП в России имеют проектную пропускную способность, не более 120 автомобилей в сутки [13]. В таких МАПП, находящихся на Востоке страны, интенсивность движения автомобилей в сутки превышает возможности пропуска до 4 раз, что по мнению автора, в современных условиях увеличивающегося грузопотока, является недопустимым.

Вместе с тем, не менее важным показателем эффективности в работе МАПП, является наличие ТЛТ, а также их пропускная способность. Согласно

реализуемой концепции развития ФТС РФ [3], пропускная способность ТЛТ, определяется возможностью одновременного размещения транспортных средств (ТС) на площадке, предназначенной для ТС с товарами, помещенными на временное хранение, а также ТС с товарами, находящимися под таможенным контролем, на территории прилегающей к ТЛТ, на основании чего, ТЛТ присваивается соответствующая категория (табл. 1).

Таблица 1

Категории ТЛТ в России, согласно ФТС РФ

1 категория	2 категория	3 категория
Свыше 300 ТС	50 – 299 ТС	1 – 49 ТС
10 шт	18 шт	26 шт

Исходя из данных в таблице 1 видно, что в настоящее время, в России создано лишь 10 ТЛТ, с одномоментным обслуживанием, свыше 300 автомобилей, в которых оказывают комплексные логистические услуги. Но, как уже было отмечено автором выше, большинство из существующих ТЛТ в России, расположены у западных границ страны, а те единицы, которые находятся в восточной части страны, имеют в основном, низкую 3 категорию, в связи с чем, грузовым автомобилям, как правило, приходится ожидать прохождения таможенного контроля в длинных заторах, на подъездах к МАПП.

В Европейских странах, такая пропускная способность МАПП и ТЛТ считается низкой, в среднем показатель пропускной способности МАПП, находится в пределах 1,3 тысяч автомобилей в сутки, а ТЛТ около 720 автомобилей. Наиболее загруженным пограничным переходом в Европе, считается МАПП на границе Республики Болгария с Турецкой Республикой, его проектная пропускная способность, составляет более 3 тысяч автомобилей в сутки, из которых, на грузовые автомобили приходится около одной тысячи, что по мнению ряда специалистов [14], с существующей интенсивностью движения, в современных условиях, также не всегда достаточно.

Наряду с Европейским союзом и странами Европы, не входящими в его состав, но с которыми РФ успешно ведет экономические отношения, что подтверждается ежегодно увеличивающимся товарооборотом, нельзя не отметить, позитивное изменение экономического климата в странах Азиатско – Тихоокеанского Региона. Так, по данным Федеральной таможенной службы РФ [3], доля в общем товарообороте РФ с Европейскими странами за 2019 г. составляет 55,2 %, а со странами АТР – 36 %, из которых, только на Китайскую Народную Республику приходится более 17 %. Ниже представлены основные страны, с которыми РФ ведет торговлю (рис. 2).

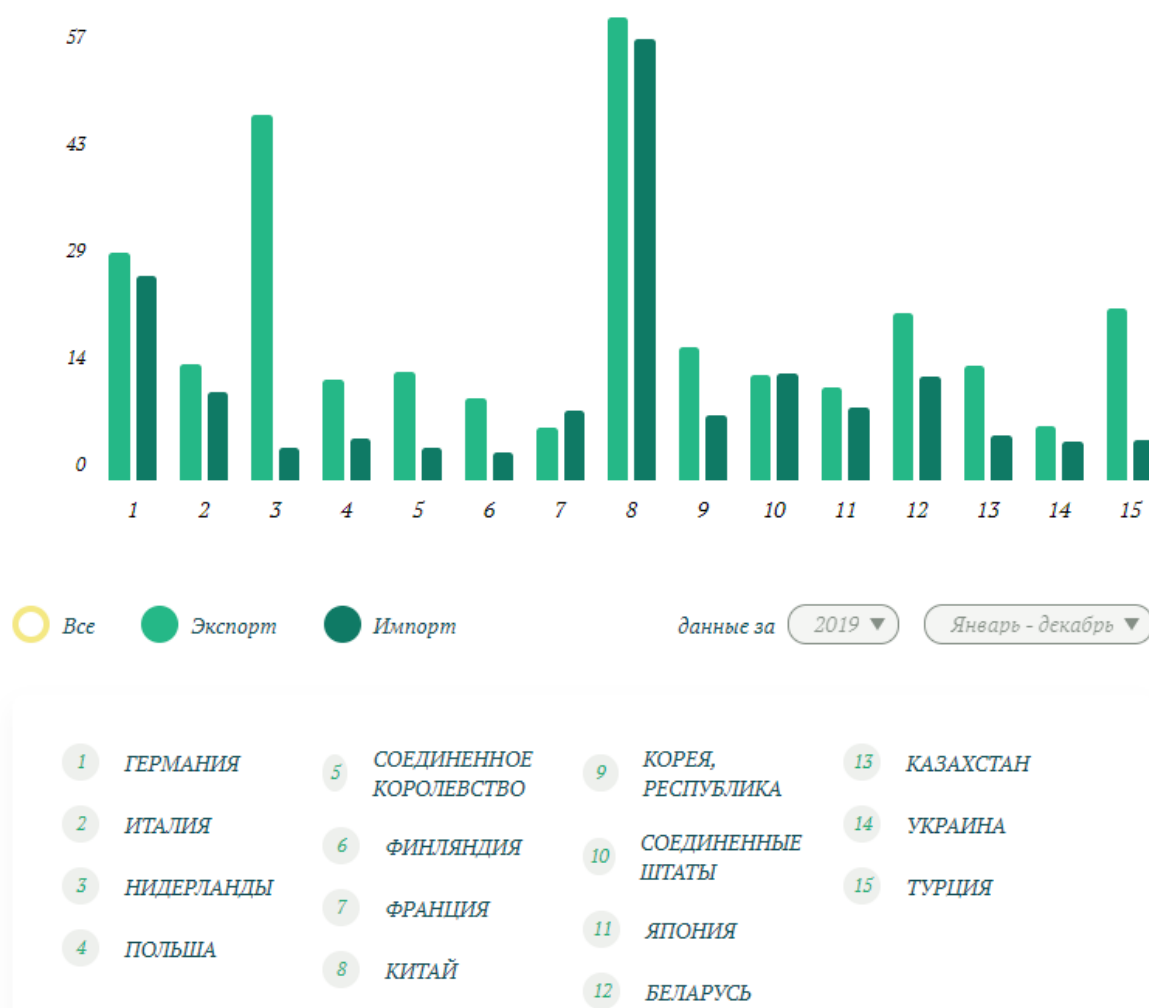


Рис. 2 – Внешняя торговля РФ по основным странам за 2019 г. (млрд долл. США)

Таким образом, в настоящее время, несмотря на меняющийся экономический вектор развития многих стран в сторону Азии, товарооборот между Россией и странами АТР, находится на втором месте, после стран Европы,

к этому есть очевидные предпосылки, в виде более развитой транспортно-логистической инфраструктуры в Европейской части России и местоположения крупнейших городов, а также, исторически сложившихся политических и социально – экономических отношений со странами Европы. Также, нельзя не отметить, основные сдерживающие барьеры, которыми являются низкий уровень развития таможенной, дорожной и транспортно-логистической инфраструктуры на востоке страны.

Вместе с тем, отношения России со странами АТР с середины 20 века налаживаются и идут в позитивном направлении. С 1998 г. РФ является участником АТЭС, целью которого является либерализация экономик стран – участниц, где, также, заключаются различные соглашения в области торговли, что в целом, способствует укреплению и экономическому росту, увеличению товарооборота и как следствие, повышению процветания и уровня общего благосостояния страны.

Однако, для достижения максимальных показателей эффективности от такого сотрудничества, уровень развития транспортно-логистической, дорожной и таможенной инфраструктуры одних участников, должен соответствовать таковому уровню других участников АТЭС.

В связи с тем, что территория РФ является самой большой в мире, при относительно невысокой плотности населения, расположение населенных пунктов, различных производств и месторождений, порой находятся на значительном удалении друг от друга, в следствии чего, транспортно-логистическая и дорожная инфраструктура Сибири и Дальнего Востока страны, не вполне отвечает современным требованиям.

Сообщение бывает, как правило, только автомобильным, реже водным. Соответственно, вопреки многим оппонентам, считающим этот вид транспортировки дорогим и малоэффективным «на длинное плечо», в российских условиях, автомобильный грузовой транспорт, наряду с железнодорожным и водным транспортом, имеет особенно важное значение для экономики страны, т.к. порой, является единственно возможным и жизненно

необходимым. Примером, этому могут послужить отдаленные труднодоступные районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока России с их многочисленными «зимниками». Рабочих (газо-, нефте-, лесо- и пр. промысловых) поселений и населенных пунктов большое количество, а ж/д станции, аэропорты и вертолетные площадки как правило, в таких местах, отсутствуют. К таким районам также относятся и некоторые международные транспортные коридоры, на границе с Китайской Народной Республикой в зимний период, такие как, например, «Благовещенск – Хэйхэ» и «Хабаровск – Фуюань» [2]. А в период межсезонья, когда такие зимники «встают» на 3 – 4 месяца, транспортное сообщение между странами полностью прекращается.

В этом свете, важную роль для инфраструктурного развития приграничных территорий субъектов РФ, играет институт государственно – частного партнерства (ГЧП), требующий дальнейшего развития его законодательной базы. Совершенствование механизма ГЧП предполагает создание таких законодательных условий, которые позволят частному бизнесу на возвратных условиях осуществлять инвестиционные вложения в транспортно-логистическую инфраструктуру, в том числе на условиях концессионных соглашений.

Так, например, проблема с «зимником» на границе «Благовещенск – Хэйхэ», указанная автором выше, с 2015 г. решается правительством РФ совместно с КНР на условиях ГЧП. В рамках Транспортной стратегии развития до 2030 г. [10], с целью повышения транспортной доступности и увеличения товарооборота между странами, ведется строительство моста через реку «Амур» в районе г. Благовещенск. Строительство успешно завершилось в 2020 г., а в начале 2021 г. вместе с мостом, должны вестись в эксплуатацию и объекты транспортно – логистической инфраструктуры, а также современный многосторонний автомобильный пропускной пункт, что позволит (несмотря на концессию) существенно снизить логистические издержки, облегчить и одновременно увеличить перемещение туристического потока и транспортировку грузов, независимо от сезонности.

Вместе с тем, в настоящее время, в России реализуется крупный информационный проект, в области таможенно-логистической деятельности, целью которого, является повышение уровня автоматизации и ускорения времени таможенных операций, за счет использования технологии удаленного выпуска товаров и внедрения системы электронного декларирования. Практика электронного декларирования широко используется по всему миру, в связи с чем, одной из основных задач, поставленной перед таможенными службами, согласно стратегии развития ФТС РФ до 2020 г. [8], было внедрение современных информационных таможенных технологий и применении практики удаленного выпуска товаров, с концентрацией основных объемов по данной технологии, в Центрах электронного декларирования (ЦЭД). Данная технология рассматривается как основа для развития и совершенствования отечественной таможенной службы.

Преимуществом оформления в таких ЦЭД, является то, что при декларировании товаров декларант и инспектор могут находиться в любой точке мира и на значительном удалении друг от друга, а товары для прохождения контрольных мероприятий, при этом могут размещаться на любых приграничных ТЛТ страны. Такая технология призвана сократить время на прохождение таможенных операций, свести к минимуму возможный уровень коррупции, а также существенно оптимизировать затраты на логистику внешнеторговых грузов. На данный момент времени, в России создано 40 таких ЦЭД, большинство из которых, сосредоточено в европейской части России [9].

Таким образом, в настоящее время, внедрение такого электронного декларирования и удаленный выпуск товаров, рассматривается как основной инструмент концепции таможенного оформления и таможенного контроля, а также приближения к международным нормам оформления и прохождения товаров через границы РФ.

Однако, по состоянию на сегодняшний день, несмотря на все очевидные плюсы работы ЦЭД и удаленного выпуска товаров, все еще остается много отрицательных факторов, связанных с низким уровнем развития, а нередко и

полным отсутствием сопутствующей околотаможенной инфраструктуры МАПП, что не снимает барьеры для оптимизации затрат на логистику. Слишком низкий уровень проникновения ЦЭД на Восток страны, откуда идет существенный грузопоток, тормозит весь логистический процесс, что снижает уровень интереса для многих зарубежных участников ВЭД. Также, существенному снижению экономической эффективности способствует отсутствие в таких ЦЭД, распределения по видам транспорта. Например, Балтийский ЦЭД по своей специфике деятельности, направленный на оформление грузов, пребывающих преимущественно морским путем, занимается оформлением товаров, прибывающих всеми видами транспорта, что приводит к задержкам в оформлении морского груза.

Несовершенство программного обеспечения, приводящее к сбоям, также приносит множество неудобств и задержек в работе и ко всему прочему, по мнению некоторых специалистов, уровень профессиональной компетентности сотрудников таможенных служб с каждым годом снижается, что не лучшим образом сказывается на всей отечественной ВЭД.

Необходимо отметить, что правительством РФ планируется создание к 2023 г. [15] главного центра обработки данных ФТС России, который позволит гарантировать необходимую скорость и устойчивость работы электронных систем таможенных служб, а также эффективную и полную интеграцию с системами Федеральной налоговой службы.

Однако, для полноты охвата и большей эффективности данных, реализуемых таможенных мероприятий, необходима масштабируемость на всю территорию ЕАЭС, что в свою очередь, накладывает определенные требования на налоговые и таможенные службы других стран – участниц таможенного союза.

Согласно таможенному кодексу ЕАЭС [12], грузы должны проходить весь комплекс контрольных мероприятий, на внешнем контуре союза, для последующей передачи информации коллегам и бесшовной транспортировки, однако, на практике, не всегда все обстоит так. После транспортного контроля

на внешних границах, вместо того, чтобы безостановочно следовать до места назначения, как и планировалось, грузы, как правило досматриваются и на границах внутри союзных государств, что приводит к увеличению времени всего процесса транспортировки и увеличению издержек всей внешней логистической цепи участников.

Связано это, в первую очередь, с несовершенством на данном этапе времени, автоматизированных информационных систем и отсутствием ЦЭД с единой, автоматической диспетчеризацией конкретному таможенному инспектору, у таможенных служб, стран – участников таможенного союза, где вся информация о грузе, всегда бы доходила точно и своевременно. Во – вторых, такого рода барьеры, формирует несовершенство проработки всех нюансов прохождения транспортного контроля, внутри таможенного союза, из – за не вполне отвечающей всем современным требованиям, текущей нормативно – правовой базы и очевидно, не явного понимания разграничения ответственности таможенных сторон, что вкупе с внутренними конфликтами и безопасностью, а также низким уровнем развития и обслуживания МАПП стран – участниц ЕАЭС, не добавляют эффективности ведения ВЭД.

В настоящее время, в Республике Армения всего существует 5 МАПП, 4 из которых, находятся на границе с Грузией, через которую, пролегает международный транспортный коридор в РФ, на приграничной территории которых, отсутствует какая-либо, таможенно-логистическая и информационная инфраструктура. Не все переходы работают круглосуточно, а также имеют высокую зависимость от сезонности, что приводит к значительному скоплению автомобильного транспорта и заторам. Помимо этого, в крайне плохом состоянии находятся сами пограничные переходы и дорожное покрытие, что в условиях нахождения в горной местности, также несет в себе дополнительные риски для всех сторон логистического процесса. Однако, в последнее время, правительством Армении предпринимаются шаги, в направлении создания современной и безопасной инфраструктуры в среднесрочной перспективе.

Современная таможенно-логистическая инфраструктура в Республике Беларусь прирастает, в основном, за счет ввода новых складских площадей логистическими операторами уровня 3 – PL, из которых, только 16 находятся в пределах приграничных территорий, а уровень автоматизации всех действующих 25 МАПП и информационной инфраструктуры, также находится на низком уровне.

В Республике Казахстан существует 12 МАПП, из которых 4 работают круглосуточно, а остальные пропускные пункты работают только в светлое время суток, несмотря на значительный грузопоток из КНР и других азиатских стран. Уровень автоматизации и диспетчеризации МАПП развит слабо, что в принципе, накладывает существенные ограничения на ВЭД.

В Республике Кыргызстан МАПП представлены в количестве 18 штук, все они работают в светлое время суток и до 16 часов. Показатели развития таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры также, в общем, имеют низкий уровень.

Таким образом, согласно проведенного анализа таможенных пунктов пропуска участников ЕАЭС, можно говорить о том, что таможенные службы этих стран, также не в полной мере отвечают современным требованиям, в связи, с низким уровнем развития дорожной и околотаможенной инфраструктуры многосторонних автомобильных пунктов пропуска и наличием множества различных физико – географических, экономических, информационных, бюрократических, политических, коррупционных и иных барьеров.

Исследование отечественной таможенно-логистической инфраструктуры на приграничных территориях, показало несбалансированность размещения и низкий уровень развития околотаможенной инфраструктуры на юге и востоке страны, а также слабой автоматизации и информатизации МАПП. Низкий уровень развития дорожной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке страны, а также наличие высокой динамики объема автомобильных грузовых перевозок и конкуренции, среди транспортно-логистических компаний,

занимающихся ВЭД, а соответственно высоких требований к качеству и скорости предоставляемых услуг.

Таким образом, можно говорить о том, что только эффективная, единая в рамках ЕАЭС, таможенно-логистическая и общая информационная инфраструктура, сможет выдержать обостряющуюся конкуренцию с другими странами, за грузопоток, проходящий через существующие, международные транспортные коридоры, проходящие по территории ЕАЭС, во все увеличивающемся грузообороте между Европой и Азией.

На этом фоне, реконструкция, модернизация и повышение эффективности деятельности многосторонних автомобильных пунктов пропуска, а также развитие современной инфраструктуры рынка транспортно-логистических услуг, на приграничных территориях России и ЕАЭС, приобретает особое значение.

Библиографический список:

1. Всемирный банк. Международный рейтинг логистической привлекательности – LPI за 2018 г. [Электронный ресурс] URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018> (дата обращения: 26.04.2020 г.)

2. Ворота в Китай. Зимник и строительство моста. [Электронный ресурс] URL: <https://expert.ru/expert/2019/35/vorota-v-kitaj/> (дата обращения: 01.05.2020 г.)

3. Федеральная таможенная служба РФ. [Электронный ресурс] URL: <http://customs.ru/folder/511> (дата обращения: 03.05.2020 г.)

4. Преимущества и недостатки автомобильных грузовых перевозок [Электронный ресурс] URL: <https://trans.ru/education/spravochnik-logista/preimushchestva-i-nedostatki-avtomobilnyh-gruzoperevozok.html> (дата обращения: 30.04.2020 г.)

5. РОССТАТ. Динамика грузооборота за 2019 г. [Электронный ресурс] URL: <https://www.gks.ru/folder/10705> (дата обращения: 28.04.2020 г.)

6. Гриневич Я.А. Оценки эффективности смешанных перевозок при организации перевозок транспортного узла / Я.А. Гриневич, О.С. Хлусова, И.Г. Рзун // Естественно–гуманитарные исследования. – 2019. – № 26(4). – с. 80-85.

7. Федоренко Р.В. Логистизация таможенного обслуживания как фактор повышения эффективности работы участников ВЭД / Р.В. Федоренко // Управленец. – 2014. – № 4 (50). – С. 64-67.

8. Стратегия развития ФТС России до 2020 г. [Электронный ресурс] URL: <http://customs.ru/activity/programmy-razvitiya/strategy> (дата обращения: 29.04.2020 г.)

9. Список центров электронного декларирования РФ 2020 г. [Электронный ресурс] URL: <https://ucsol.ru/tamozhennoe-oformlenie/tsentr-elektronnoego-deklarirovaniya> (дата обращения: 27.04.2020 г.)

10. Минтранс РФ. Транспортная стратегия. [Электронный ресурс] URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/187/191/documents> (дата обращения: 25.04.2020 г.)

11. Бостонская консалтинговая группа – BCG. Консалтинг в сфере мирового транспорта. [Электронный ресурс] URL: <https://www.bcg.com/ru-ru/industries/transportation-travel-tourism/default.aspx> (дата обращения: 02.05.2020 г.)

12. Евразийская экономическая комиссия. [Электронный ресурс] URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_zak/Pages/tk_eaes.aspx (дата обращения: 04.05.2020 г.)

13. Таможенно-логистические терминалы. ФТС РФ. [Электронный ресурс] URL: <http://customs.ru/activity/programmy-razvitiya/concept/perechen--tlt> (дата обращения: 05.05.2020 г.)

14. Справочник ОБСЕ. Передовая практика на пунктах пересечения границы: содействие торговле и транспорту. [Электронный ресурс] URL: https://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/OSCE-UNECSE_Handbook_russian.pdf (дата обращения: 07.05.2020 г.)

15. Tadviser. Информатизация таможи в РФ. [Электронный ресурс]
URL:http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Интеллектуальная_транспортная_и_инфраструктура_%28ИТС%29_Россия (дата обращения: 06.05.2020 г.)

References:

1. World Bank. Logistics Performance Index – LPI 2018 [Electronic resource]
URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018> (date of request: 26.04.2020)

2. Gateway to China. Winter road and bridge construction. [Electronic resource] URL: <https://expert.ru/expert/2019/35/vorota-v-kitaj/> (date of request: 01.05.2020)

3. Federal customs service of the Russian Federation. [Electronic resource]
URL: <http://customs.ru/folder/511> (date of request: 03.05.2020)

4. Advantages and disadvantages of road freight transport [Electronic resource]
URL: <https://trans.ru/education/spravochnik-logista/preimushchestva-i-nedostatki-avtomobilnyh-gruzoperevozok.html> (date of request: 30.04.2020)

5. ROSSTAT. Cargo turnover dynamics for 2019 [Electronic resource] URL: <https://www.gks.ru/folder/10705> (date of request: 28.04.2020)

6. Grinevich Y. A. Evaluation of the efficiency of multimodal transport related to the transportation of a transport unit / Y. A. Grinevich, O. S. Khlusov, I. G. Rson // Natural Sciences and Humanities research. – 2019. – № 26(4). – pp. 80-85.

7. Fedorenko R.V. Logistization of customs services as a factor in improving the efficiency of foreign trade participants / R.V. Fedorenko // Manager. – 2014. – № 4 (50). – S. 64-67.

8. Development strategy of the Federal customs service of Russia until 2020 [Electronic resource] URL: <http://customs.ru/activity/programmy-razvitiya/strategy> (date of request: 29.04.2020)

9. List of electronic Declaration centers of the Russian Federation in 2020 [Electronic resource] URL: <https://ucsol.ru/tamozhennoe-oformlenie/tsentr-elektronnogo-deklarirovaniya> (date of request: 27.04.2020)

10. Ministry of transport of the Russia. Transport strategy [Electronic resource] URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/187/191/documents> (date of request: 25.04.2020)

11. Boston Consulting Group - BCG. Consulting in the field of world transport. [Electronic resource] URL: <https://www.bcg.com/ru-ru/industries/transportation-travel-tourism/default.aspx> (date of request: 02.05.2020)

12. Eurasian Economic Commission. [Electronic resource] URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_zak/Pages/tk_eaes.aspx (date of request: 04.05.2020)

13. Customs and logistics terminals. FCS Russia. [Electronic resource] URL: <http://customs.ru/activity/programmy-razvitiya/concept/perechen--tlt> (date of request: 05.05.2020)

14. OSCE Handbook. Best Practice at Border Crossing Points: Trade and Transport Facilitation. [Electronic resource] URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/OSCE-UNECE_Handbook_russian.pdf (date of request: 07.05.2020)

15. Tadviser. Informatization of customs in the Russia. [Electronic resource] URL: http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Интеллектуальная_транспортная_и_инфраструктура_%28ИТС%29_Россия (date of request: 06.05.2020 г.)