

**А.Г. Гетман**

## **ТАМОЖЕННАЯ ЛОГИСТИКА В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЦЕПЯХ ПОСТАВОК ТОВАРОВ, СОДЕРЖАЩИХ ОБЪЕКТЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ**

**Анастасия Геннадьевна Гетман** – доцент кафедры таможенного администрирования, Северо-Западный Институт Управления РАНХиГС; доцент кафедры таможенного дела, Санкт-Петербургский государственный экономический университет; кандидат экономических наук, доцент, г. Санкт-Петербург; **e-mail:** [getman-ag@ranepa.ru](mailto:getman-ag@ranepa.ru).

*Статья посвящена исследованию актуальных вопросов таможенной логистики. Проанализированы различные трактовки понятия «таможенная логистика», выделены характерные особенности. Проведён анализ международной цепи поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, в рамках таможенной логистики. Исследованы соответствующие таможенно-логистические риски, предложены направления развития таможенной логистики международной цепи поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, с позиции участника внешней экономической деятельности и таможенных органов.*

**Ключевые слова:** таможенная логистика; международные цепи поставок; товары, содержащие объекты интеллектуальной собственности; таможенно-логистические риски.

**A.G. Getman**

## **CUSTOMS LOGISTICS IN INTERNATIONAL CHAIN OF SUPPLY OF GOODS CONTAINING INTELLECTUAL PROPERTY OBJECTS**

**Anastasia Getman** – Associate Professor, the Department of Customs Administration, North-West Institute of Management (RANEPA); Associate Professor, the Department of Customs Administration, Saint-Petersburg State University of Economics; Ph.D. in Economics, Associate Professor, Saint-Petersburg; **e-mail:** [getman-ag@ranepa.ru](mailto:getman-ag@ranepa.ru).

*The article is dedicated to the research of relevant issues of customs logistics. A variety of interpretations of the concept of customs logistics have been analyzed with characteristic features thereof being highlighted. Within the framework of customs logistics the study provides analysis of international supply chain dealing with the delivery of goods containing intellectual property objects. Related customs and logistics risks have been studied with directions of further development of customs logistics in the context of international chain of supply of goods containing intellectual property objects being proposed from the perspective of a foreign economic activity participant and the one of customs authorities.*

**Keywords:** customs logistics; international chain of supply of goods containing intellectual property objects; customs and logistics risks.

### **Введение**

Начиная с 2020 г. в мире происходят серьезные сбои и изменения в устоявшихся логистических цепях, которые коснулись не только маршрутов и видов транспорта, но и основных поставщиков и производителей. Пандемия новой корона-

вирусной инфекции затронула все сферы жизни, что отразилось на внешнеторговых маршрутах и самих товарных потоках [4]. Новым рубежом стал 2022 г., который усугубил проблемы и еще больше изменил логистику международных цепей поставок в связи с обширной санкционной политикой

большого количества стран в отношении России. Это не могло не сказаться на росте затрат на логистику. Так, по оценкам Expert Market Research, в 2022 г. размер мирового рынка логистики достиг почти 9,96 трлн долларов США с прогнозом роста в ближайшие 5 лет в среднем на 6,3% [18].

Еще одной явно выраженной тенденцией является удорожание перевозок товаров – причем не только международных, но и внутри страны. Так, в 1 полугодии 2023 г. стоимость грузовых автомобильных перевозок по России увеличилась на 38% [13].

Логистические цепочки стали гораздо сложнее, они включают в себя большее количество участков, каждый из которых вносит дополнительную неопределенность.

Таким образом, можно выделить новую тенденцию в логистике, сформулированную специалистами-практиками, – «отсутствие видимости», т.е. увеличение доли неопределенности рисков [19]. Основные риски при этом возникают, как правило, при пересечении границ, т.к. различные страны мира индивидуально подходят друг к другу, исходя из национальных интересов в меняющейся геополитической ситуации, вводя запреты и ограничения в оперативном порядке, что зачастую влияет на груз, который уже вышел из пункта отправления до введения новых ограничений или запретов.

Каждое звено цепочки поставок зависит от предыдущего, и поэтому непредвиденные угрозы, которые возникают в цепочке поставок в связи с вводимыми санкциями, меняющимися порядками и правилами, не могли не повлиять на такой этап логистической цепи, как прохождение таможенного контроля. На таможенные органы нашего государства возложена большая ответственность: с одной стороны, связанная с необходимостью укрепления безопасности ввозимой продукции, с другой – с необходимостью пополнения федерального бюджета, поддержки национальных производителей, развития международной торговли.

Важнейшим из вопросов, которые ставятся участниками внешнеэкономической деятельности при планировании цепочки

поставок, являются этап прохождения таможенной границы и проверка таможенными органами в рамках осуществления таможенного контроля. Применение принципов логистики в области таможенного дела позволяет оптимизировать возникающие процессы в международной цепочке товаров при перемещении товара через таможенную границу [14].

Влияние таможенного администрирования и таможенного регулирования на международную цепь поставок целесообразно определить как таможенную логистику.

### **Таможенная логистика**

Выделение таможенной логистики в отдельный вид логистики началось сравнительно недавно. Ряд исследователей рассматривает ее как методологию управления внешнеторговыми потоковыми процессами [12], что обосновывает закрепление этого понятия в научном плане.

Ученые дают различные научные толкования этого понятия (А.У. Альбеков, Н.Н. Березкина, Ю.Е. Гупанова, А.А. Латникова, А.В. Парфенов и др.), выделяя перемещение товаров через таможенную границу в качестве общей особенности таможенной логистики, а главным субъектом определяя участника внешнеэкономической деятельности (далее – участник ВЭД), который является заинтересованным лицом в минимизации возможных издержек при перемещении своего товара через таможенную границу.

Интересной представляется имплементация таможенных технологий в таможенную логистику, которую закрепляет С.В. Барамзин в предлагаемом определении [2]. Хорошо заметно, что за последние 10 лет в таможенной службе активно происходит цифровизация в сфере таможенного администрирования, позволяющая свести к минимуму субъективный фактор, который может возникнуть при осуществлении таможенных операций как со стороны таможенных органов, так и со стороны бизнеса. Это направление положительно сказывается на прогнозировании таможенно-логистических рисков при планировании цепей поставок и издержек.

С точки зрения логистики, участник ВЭД исследует возможности минимизации

своих издержек, которые могут возникнуть в связи с деятельностью таможенных органов, обозначая их как «трудности и проблемы» [17], по следующим направлениям:

- соответствие товара товаросопроводительным документам;
- правильность заявленного кода товара по ЕТН ВЭД;
- обоснованность определения величины таможенной стоимости;
- корректность суммы подлежащих уплате таможенных платежей;
- выполнение необходимых требований и условий, подтверждающих соблюдение запретов и ограничений внешнеэкономической деятельности;
- подтверждение прав на объекты интеллектуальной собственности.

Перечисленные направления таможенного контроля затрагивают не только отдельно деятельность участников ВЭД, но и самих таможенных органов, а также иных

государственных контрольных органов (Роспотребнадзор, Роспатент, Минпромторг России и т.д). Поэтому, как отмечают А.Я. Черныш и Ю.Е. Гупанова [15], таможенная логистика напрямую затрагивает механизм взаимодействия участников ВЭД с таможенными и иными государственными контрольными органами, а не только фактическое пересечение таможенной границы и служит инструментом, с помощью которого можно выработать наилучший вариант взаимодействия.

В таблице приведены основные трактовки понятия таможенной логистики, в которых можно выделить следующие характерные особенности:

1. Перемещение товара через таможенную границу.
2. Направление (звено) логистики.
3. Методология управления международными цепями поставок.
4. Деятельность таможенных органов и участников ВЭД.

**Толкование понятия «таможенная логистика»**

№	Таможенная логистика – это	Автор
1)	комплекс мероприятий по перемещению грузов через таможенную границу государства [11].	А.А. Латникова
2)	– совокупность средств и методов, используемых участниками ВЭД для оптимизации товародвижения через таможенные границы сопредельных государств; – методология управления потоковыми процессами в таможенных системах различных типов (или методология управления внешнеэкономическими потоковыми процессами) [12].	А.В. Парфенов
3)	наука, искусство и особая мультинаучная, междисциплинарная деятельность по оптимальному управлению материальными и нематериальными, грузовыми, товарными и иными потоками, проходящими через таможенную границу при осуществлении экспортно-импортных операций, внешнеэкономических связей и международных отношений с гарантией национальной экономической безопасности страны [16].	З.Н. Шуклина
4)	прикладное направление логистики, которое связано с государственным регулированием внешнеэкономической деятельности, основной задачей которого является обеспечение согласованности материальных (экспортно-импортных товарных) и сопутствующим им информационных и финансовых потоков в таможенной деятельности [3].	Н.Н. Березкина
5)	звено логистики в целом, принимая участие в обеспечении движения товаров от производителя к потребителю и включая транспортную, информационную и складскую составляющие [8].	Е.И. Дорохова
6)	– совокупность средств и методов, используемых участниками внешнеэкономической деятельности для оптимизации (рациональной организации) товародвижения через таможенные границы сопредельных государств, – методология управления потоковыми процессами в таможенных системах различных типов [1].	А.У. Альбеков, С.Н. Гамидуллаев, А.В. Парфенов

Окончание таблицы

7)	– совокупность методов рационализации применения таможенных процедур и технологий, целевой ориентацией которой является повышение эффективности таможенного администрирования; – совокупность средств и методов оптимизации потоковых процессов во внешнеэкономической деятельности, направленных на сокращение издержек участников ВЭД [15].	А.Я. Черныш, Ю.Е. Гупанова
----	--	-------------------------------

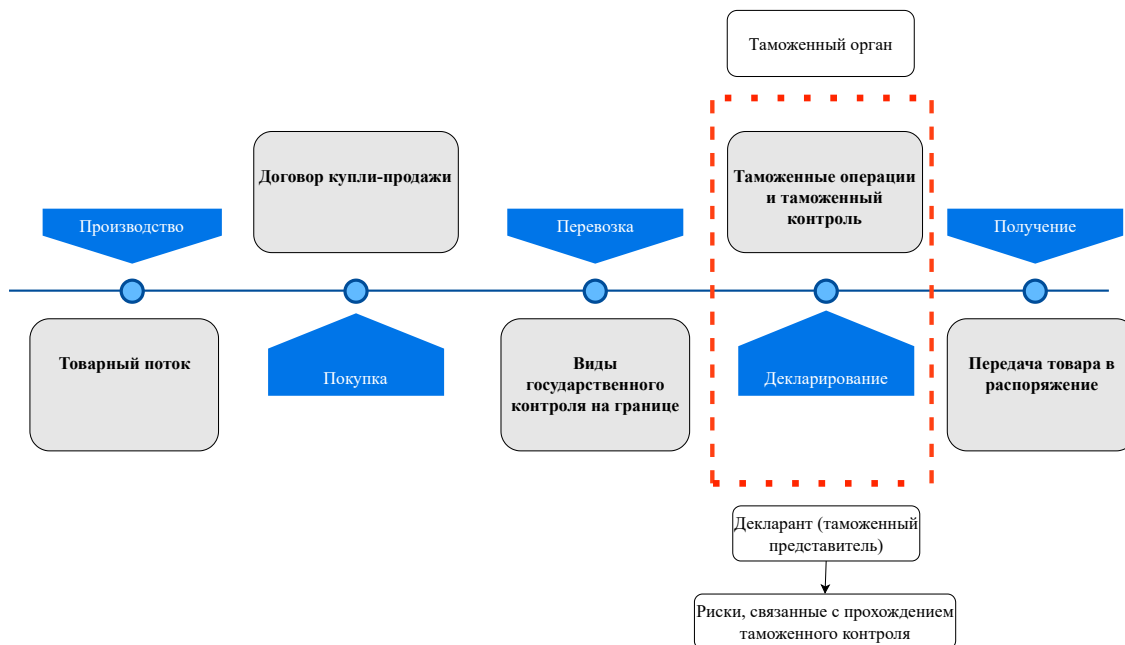


Рис. 1. Таможенная логистика в международной цепи поставок

Таким образом, учитывая, что ученые по-разному предлагают рассматривать таможенную логистику, а именно с точки зрения науки, с позиции таможенного органа, с позиции участника ВЭД, предлагается выделить следующие задачи таможенной логистики:

- минимизация издержек при прохождении таможенного контроля;
- минимизация рисков нарушения таможенного законодательства;
- создание благоприятных условий для ведения внешнеэкономической деятельности;
- совершенствование таможенных технологий;
- сокращение времени проведения таможенного контроля.

На рис. 1 представлена область таможенной логистики в международной цепи поставок товаров с выделением этапа, на котором возникают риски у участника ВЭД, а именно этапа прохождения таможенного контроля и декларирования товаров.

Поэтому крайне важно для участника ВЭД при планировании цепочки поставок проработать меры, направленные на минимизацию рисков, которые могут возникнуть при перемещении товара через таможенную границу [5].

**Международная цепь поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности**

Ключевой функцией таможенной логистики является логистическая организация осуществления всей совокупности операций по перемещению через таможенную границу разнообразных грузов [9].

Существует множество классификаций товарных потоков (от количества, состава, консистенции и др.), среди которых рассмотрим деление товарного потока в зависимости от наличия объекта интеллектуальной собственности. Товар, который содержит объект интеллектуальной собственности, можно отнести к наиболее «рисковому» товару с точки зрения таможенной логистики [6].

Перемещение через таможенную границу товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, осуществляется в соответствии с отдельным порядком, закрепленным ТК ЕАЭС (гл. 52) и предоставляет таможенным органам право на задержку (приостановление) сроков выпуска товаров с признаками контрафактного до 20 рабочих дней. В этой связи у участника ВЭД появляются дополнительные финансовые риски, т.к. доля затрат на хранение товара и возможные дальнейшие расходы являются весомыми в общей структуре затрат [6]. Так, за 2021 г. таможенными органами пресечены попытки перемещения через таможенную границу порядка 7,2 млн единиц продукции с признаками контрафактных. При этом, выявление таких товаров осуществляется на разных этапах таможенного контроля:

- а) декларирование;
- б) таможенный контроль после выпуска товаров
- в) совместные мероприятия с иными правоохранительными органами;
- г) пересылка товаров в международных почтовых отправлениях;
- д) недекларирование (недостоверное декларирование) товаров.

С марта 2022 г. многие правообладатели известных товарных знаков покинули российский рынок, сохраняя при этом принципиальную позицию по защите своих объектов интеллектуальной собственности. В условиях возможного дефицита товаров на внутреннем рынке, повышенного риска в неудовлетворенности спроса государство легализовало параллельный импорт в отношении ряда товаров (содержащих объекты интеллектуальной собственности). По официальным данным ФТС России, объем параллельного импорта в Россию в 2022 г. составил около 20 млрд долларов США [10], на эту сумму ввезено свыше 1 млн тонн критически важных товаров. Изменения векторов внешне-торговых связей неминуемо влечет за собой постановку новых задач перед таможенной логистикой.

Несмотря на временные меры, связанные с легализацией параллельного импорта, таможенные органы продолжают

осуществлять контроль за перемещением через таможенную границу товаров с целью выявления и пресечения контрафактных товаров. Подтверждением этого служат данные за 2022 г. по выявлению и пресечению таможенными органами перемещения около 8,2 млн единиц контрафактной продукции.

Если рассмотреть действия, которые входят в таможенную логистику, то к ним, как правило, относятся: проверка грузов на соответствие декларации; помощь в заполнении декларации; послетамженное сопровождение грузов; услуги по хранению товаров и грузов; помощь экспертов в определении таможенной стоимости товаров; лицензирование и сертификация [7].

Вместе с тем, это не полный перечень действий для товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, поэтому предлагается дополнительно отнести к таможенной логистике такие действия, как:

- проверку соблюдения прав интеллектуальной собственности;
- применение таможенных технологий.

Основными этапами, которые проходят как участник ВЭД, так и таможенные органы при перемещении товаров через таможенную границу товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, с точки зрения таможенной логистики, каждый из которых может выступить основанием возникновения таможенно-логистических рисков, являются:

1. Предварительное информирование. В рамках данного этапа участник ВЭД предоставляет информацию в таможенный орган о товаре, а таможенный орган ее проверяет. Отметим, что существующий механизм предварительного информирования не несет дополнительных рисков и издержек, т.к. таможенный орган никак не проверяет и не использует информацию о наличии на товаре объекта интеллектуальной собственности.

2. Совершение таможенных операций, связанных с прибытием товаров. На этом этапе возможным риском для участника ВЭД будет являться наличие у таможенного органа информации о нарушении прав интеллектуальной собственности.

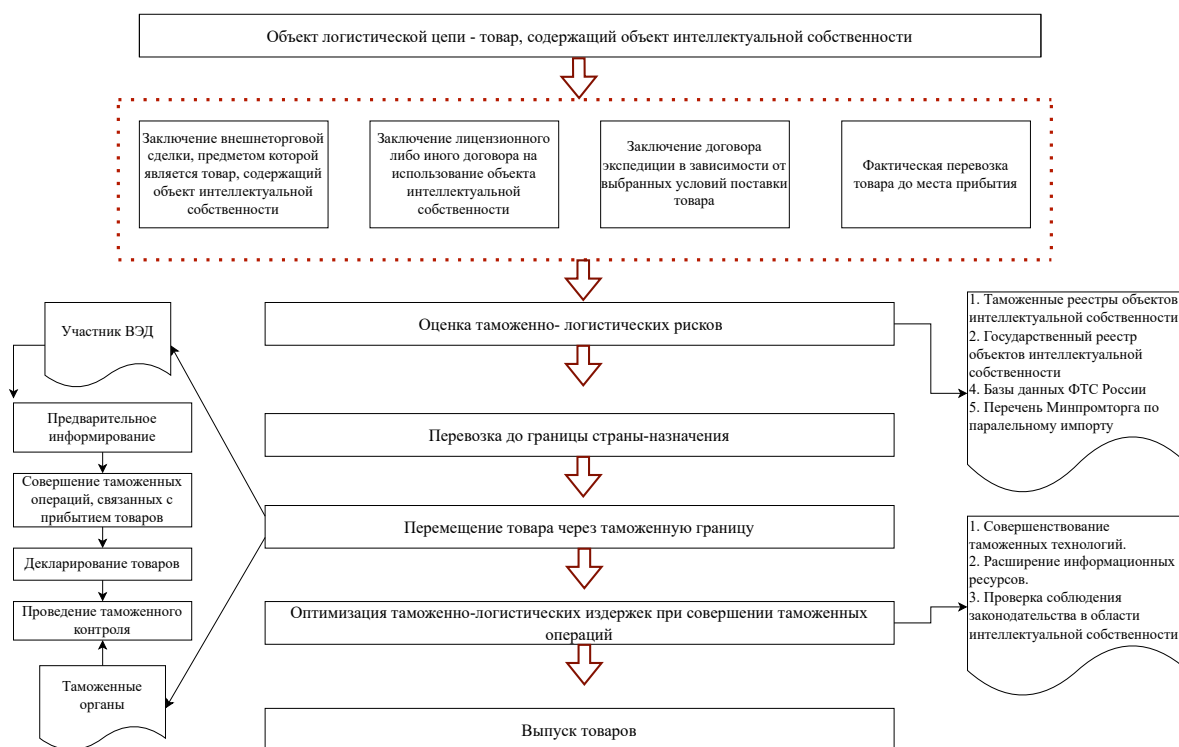


Рис. 2. Механизм движения международной цепи поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности

3. Это послужит основанием для применения системы управления рисками таможенными органами, что повлияет на увеличение издержек для участника ВЭД, связанных с погрузкой, разгрузкой и хранением товара.

4. Декларирование товаров. Этот этап является принципиально важным, т.к. возникают следующие таможенно-логистические риски:

- приостановление выпуска товаров;
- запрос правообладателю об оригинальности товаров;
- возбуждение дела об АП в связи с подтверждением признаков контрафактности товара;
- хранение товара;
- уничтожение товара.

5. Проведение таможенного контроля. На данном этапе возникают издержки, связанные с погрузкой, выгрузкой, хранением товара и риски, связанные с выявлением признаков контрафактности товара.

На рис. 2 представлен механизм международной цепи поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности в разрезе таможенной логис-

тики. Как видно из рисунка, расширение информационных ресурсов, совершенствование таможенных технологий и проверка соблюдения прав интеллектуальной собственности позволит сократить участнику ВЭД издержки. Например, в настоящее время доступа к данным государственного реестра зарегистрированных объектов интеллектуальной собственности у участников ВЭД не имеется, что увеличивает их риски приобретения товара, содержащего объект интеллектуальной собственности, без соответствующего разрешения от правообладателя.

Подводя итог, можно сделать следующие выводы:

1. Таможенная логистика в настоящее время приобретает повышенную значимость в сфере внешнеэкономической деятельности. Для участника ВЭД важным представляется просчитать возможные таможенно-логистические риски с учетом специфики товара, сократив при этом не только финансовые и временные, но и репутационные издержки.

2. Перемещение товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности,

характеризуется специфическими таможенно-логистическими рисками, что влияет на применение специфических мер, направленных на их предотвращение и/или минимизацию.

3. Развитие точек взаимодействия между таможенными органами и участниками ВЭД (например, предварительное информирование) позволит сделать прозрачным поставку товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности для таможенных органов, что минимизирует риски задержек сроков выпуска товаров для участника ВЭД.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Альбеков А.У, Гамидуллаев С.Н., Парфенов А.В. Таможенная логистика: учебное пособие. СПб.: Троицкий мост, 2013. 175 с.
2. Барамзин С.В. Управление качеством логистических процессов // Вестник Российской таможенной академии. 2008. № 2. С. 45-52. EDN KCPXGN.
3. Березкина Н.Н. Применение методов и моделей прикладной логистики к выполнению таможенных операций // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2013. 3 7 (66). С. 124-126.
4. Бойко И.В., Гетман А.Г. Международные цепи поставок: новые тренды в условиях коронавирусной пандемии // Управленческое консультирование. 2020. № 11. С. 42-48.
5. Вахрушев В.Ю., Худжатов М.Б. Актуальные вопросы таможенной логистики в Российской Федерации // Маркетинг и логистика. 2020. № 3(29). С. 11-18. EDN BVMFYJP.
6. Гетман А.Г. Актуальные вопросы минимизации рисков в цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности // Логистика и управление цепями поставок. 2019. № 5(94). С. 21-25.
7. Гриненко Г.П. Экономические аспекты таможенной логистики // Научные технологии и инновации: Юбилейная Международ. науч.-практ. конф., посв. 60-летию БГТУ им. В.Г. Шухова (XXI научные чтения), Белгород, 09–10 окт. 2014 г. Т. 7. Белгород: Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, 2014. С. 117-121. EDN TJJXSU.
8. Дорохова Е.И. К вопросу о развитии таможенной логистики // Вестник Белгородского университета потребительской кооперации. 2009. № 3(31). С. 190-194. EDN KYARJJ.
9. Каменева Н.В., Молоканова Л.В. Эффективность таможенной логистики как важный компонент экономической эффективности деятельности таможенных органов // Современная мировая экономика: вызовы и реальность: материалы II Республиканской (с междунар. участием) науч.-практ. конф. Донецк, 11 декабря 2019 г. Донецк: Донецкий национальный технический университет, 2019. С. 148-150. EDN DURWGF.
10. Ларина А. Объем параллельного импорта превысил \$20 млрд URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6184411> (дата обращения: 18.08.2023).
11. Латникова А.А., Соклаков А.А. Роль таможенной логистики в обеспечении экономической безопасности // Цифровая экономика: перспективы развития и совершенствования: Сб. науч. статей 3-й Международ. науч.-практ. конф., Курск, 30 июня 2022 г. Курск: Юго-Западный государственный университет, 2022. С. 203-207. EDN KFYRRH.
12. Парфенов А.В., Шаповалова И.М. Эволюция таможенного дела в России: от таможенного администрирования к таможенной логистике. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2016. 161 с. ISBN 978-5-7310-3452-4.
13. Рынку грузовых автоперевозок необходимо обновление автопарка // Таможенно-логистический портал «Виртуальная таможня». URL: [http://vch.ru/event/view.html?alias=rynku\\_gruzovyh\\_avtoperevozok\\_neobhodimo\\_obnovlenie\\_avtoparka](http://vch.ru/event/view.html?alias=rynku_gruzovyh_avtoperevozok_neobhodimo_obnovlenie_avtoparka) (дата обращения: 8.09.2023).
14. Серкова А.В., Ерохина Е.В. Анализ развития таможенной логистики // Научное обозрение. Экономические науки. 2020. № 4. С. 41-45.
15. Черныш А.Я., Гупанова Ю.Е. Применение методологии таможенной логистики в повышении качества таможенных услуг // Вестник Московского государственного областного университета. Серия:

Экономика. 2018. № 1. С. 101-107. DOI 10.18384/2310-6646-2018-1-101-107. EDN YSYMUK.

16. Шуклина З.Н., Нефедов С.С. Система управления рисками в таможенной логистике // Вектор экономики. 2019. № 1(31). С. 17. EDN VTLVBQ.

17. Challenges Freight Forwarders Face Customs Clearance // International Forwarding Association. URL: <https://ifa-forwarding.net/blog/logistics-services/challenges-freight-forwarders-face-during-customs->

[clearance/](#) (дата обращения: 8.09.2023).

18. Global Logistics Market Outlook // Expert Market Research. URL: <https://www.expertmarketresearch.com/reports/logistics-market> (дата обращения: 8.09.2023).

19. Stability on Logistics: Undervalued but Invaluable // MH&L. URL: <https://www.mhlnews.com/global-supply-chain/article/21263617/stability-in-logistics-undervalued-but-invaluable/> (дата обращения: 8.09.2023).