

**Иванова Валерия Ивановна**  
Государственный университет управления  
**Федин Олег Максимович**  
Государственный университет управления

**Роль таможенных терминалов в  
совершенствовании коммерческих операций международной торговли**

**Аннотация.** Данная работа посвящена изучению эволюционного развития таможенных пунктов, которые из простых контролирующих органов превратились в комплексные логистические центры. Исследуется, как современная терминальная инфраструктура способствует улучшению коммерческих процессов в сфере международной торговли.

Основное внимание уделяется методам снижения временных и финансовых затрат для субъектов внешнеэкономической деятельности, внедрению цифровых систем управления грузопотоками и роли "интеллектуальных" терминалов в обеспечении открытости и надежности трансграничных перевозок. Аргументируется, что совершенствование таможенно-логистической инфраструктуры является ключевым аспектом для повышения конкурентоспособности национальной экономики на глобальном уровне.

**Ключевые слова:** мировое торговое движение, пограничный контрольно-пропускной пункт, транспортно-логистический узел, бизнес-операции, внешнеторговая деятельность, оптимизация товародвижения, транспортно-таможенная сеть, цифровизация, склад краткосрочного хранения, государственный надзор, управление цепочками поставок.

**Ivanova Valeria Ivanovna**  
State University of Management  
**Fedin Oleg Maksimovich**  
State University of Management

**The Role of Customs Terminals in Improving Commercial Operations in  
International Trade**

**Abstract.** This work is devoted to the study of the evolutionary development of customs checkpoints, which have evolved from simple control bodies to comprehensive logistics centers. It explores how modern terminal infrastructure contributes to improving commercial processes in international trade.

The focus is on reducing time and financial costs for foreign economic entities, implementing digital cargo management systems, and the role of "smart" terminals in ensuring the openness and reliability of cross-border transportation. It is argued that improving customs and logistics infrastructure is crucial for enhancing the competitiveness of a nation's economy on a global scale.

**Keywords:** global trade movement, border checkpoint, transport and logistics hub, business operations, foreign trade activities, optimization of goods movement, transport and customs network, digitalization

В условиях глобальных экономических процессов и распределенных производственных цепочек, успешность международной торговли зависит не только от качества продукции, но и от скорости ее пересечения государственных границ.

Современный таможенный терминал уже не является простой зоной проверки, а представляет собой сложную систему, объединяющую транспортные, складские, информационные и финансовые потоки. Его роль в усовершенствовании коммерческих операций становится решающей для конкурентных позиций национальных экономик.

Одним из главных факторов успешного ведения бизнеса является сокращение времени доставки. Современные таможенные терминалы играют значительную роль в этом процессе. Это достигается благодаря объединению услуг, когда принцип "единого окна" позволяет участникам ВЭД получать все необходимые разрешения, включая фитосанитарный, ветеринарный контроль и сертификацию, в одном месте. Важным аспектом является развитие складских мощностей. Наличие складов временного хранения и таможенных складов предоставляет возможность управлять запасами товаров, осуществляя их разделение или объединение без немедленной уплаты пошлин, что повышает финансовую гибкость компаний [1]. Кроме того, эффективность обеспечивается посредством мультимодальной интеграции. Современные терминалы и "сухие порты" гарантируют плавную перегрузку грузов между морским, железнодорожным и автомобильным транспортом, что существенно сокращает общее время транспортировки.

Таможенные терминалы выступают инструментом для эффективного финансового планирования. Улучшение коммерческих процессов отражается в сокращении расходов на демередж (штрафы за простой судов) и простои.

Эффективная работа терминала исключает превышение сроков хранения контейнеров и задержки транспорта, которые могут составлять значительную долю в общих логистических затратах. Использование таможенных складов позволяет импортерам получать большие партии товаров, оплачивая таможенные пошлины и налоги по мере их реализации на внутреннем рынке, что предотвращает изъятие оборотных средств [2].

Совершенствование коммерческих операций невозможно без цифровых технологий. Современный терминал функционирует как центр обработки данных, интегрированный с системами управления рисками (СУР). Автоматизированная проверка документов позволяет добросовестным участникам ВЭД завершить оформление за несколько минут. Системы отслеживания (Track & Trace), такие как RFID-метки, спутниковый мониторинг и электронные пломбы, обеспечивают прозрачность сделок для всех сторон. Информационный обмен между складскими системами терминалов и корпоративными системами участников ВЭД позволяет планировать продажи еще до фактического выпуска товара.

Улучшение операционной деятельности выходит за рамки простого ускорения. Оно подразумевает в первую очередь снижение рисков, связанных с получением некачественных или контрафактных товаров. Современные терминалы, являющиеся полноценными логистическими хабами, активно внедряют технологии для обеспечения высокого уровня контроля [3].

Оснащенные аналитическими лабораториями и инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК), они с высокой точностью подтверждают соответствие продукции заявленным параметрам и нормативным требованиям. Это значительно уменьшает вероятность коммерческих претензий и судебных разбирательств между контрагентами.

Несмотря на значительную роль терминальных сетей в оптимизации международной торговли, их развитие сдерживается институциональными барьерами и неравномерным развитием инфраструктуры в разных регионах.

Однако, перспективным направлением является создание трансграничных логистических платформ. В рамках таких платформ таможенные терминалы соседних государств работают в едином информационном пространстве, что устраняет административные границы и создает благоприятные условия для международного бизнеса. Эта интеграция ускоряет товарооборот, снижает затраты и повышает конкурентоспособность участников ВЭД [4].

Важнейшим инструментом преодоления инфраструктурного и технологического отставания терминальных комплексов выступает механизм государственно-частного партнерства. Привлечение частных инвестиций в проекты по строительству и реконструкции таможенно-логистических центров позволяет не только распределить финансовую нагрузку на бюджет, но и внедрить передовые управленческие практики и инновационные бизнес-модели. Государство в рамках таких проектов фокусируется на создании благоприятного нормативно-правового поля, обеспечении земельных участков с необходимой инженерной подготовкой и сохранении контрольных функций. Частный оператор, в свою очередь, инвестирует в высокотехнологичное оборудование, внедряет современные системы управления и обеспечивает клиентоориентированный сервис. Симбиоз публичных интересов в виде повышения собираемости таможенных платежей и прозрачности внешней торговли с коммерческой эффективностью частного капитала создает устойчивую модель для развития конкурентоспособных терминальных хабов, отвечающих требованиям международных логистических стандартов.

Эволюция терминалов напрямую связана с их способностью интегрироваться в глобальные цепочки создания стоимости. Современный терминал перестает быть точкой транзита, превращаясь в узел, где осуществляются операции, добавляющие стоимость товару: финальная сборка, кастомизация, комплектация заказов, маркировка, упаковка под требования конкретного рынка. Предоставление услуг таможенного склада и склада временного хранения нового типа, оснащенных роботизированными системами сортировки и *risk-by-voice* технологиями, позволяет компаниям реализовывать стратегию отложенного производства и снижать риски, связанные с колебаниями спроса. Таким образом, терминал становится элементом распределенного производства, а его эффективность напрямую влияет на гибкость и устойчивость всей глобальной цепочки. Конкурентоспособность национальных экспортеров и привлекательность страны для размещения региональных распределительных центров транснациональных корпораций в значительной степени определяется развитостью и технологическим уровнем приграничной терминальной инфраструктуры.

Современный этап развития терминалов характеризуется усилением внимания к экологическим аспектам их функционирования. "Зеленая" логистика перестает быть маркетинговым трендом, становясь нормативным требованием и условием долгосрочной устойчивости. Передовые терминалы внедряют комплекс мер по снижению углеродного следа: использование альтернативных источников энергии (солнечные панели, ветрогенераторы), электрификацию погрузочно-разгрузочной техники, системы рекуперации энергии, оптимизацию внутренней маршрутизации транспорта для минимизации холостых пробегов. Кроме того, реализуются программы по переработке отходов упаковки и эффективному управлению водными ресурсами. Эти инициативы не только соответствуют глобальной экологической повестке и требованиям ESG-стандартов, но и приводят к значительной операционной экономии в долгосрочной перспективе. Экологическая сертификация терминалов становится дополнительным конкурентным преимуществом, привлекающим клиентов, чья корпоративная политика ориентирована на устойчивое развитие [6].

Технологическая трансформация терминалов предъявляет принципиально новые требования к кадровому потенциалу. Автоматизация рутинных операций ведет к сокращению спроса на низкоквалифицированный персонал и одновременному росту потребности в высококвалифицированных специалистах междисциплинарного профиля. Ключевыми становятся компетенции в области анализа больших данных, кибербезопасности, управления сложными автоматизированными и роботизированными комплексами, эксплуатации систем предиктивной аналитики и блокчейн-платформ. Дефицит таких кадров может стать главным барьером на пути реализации проектов "умных терминалов". В этой связи необходима консолидированная работа образовательных учреждений (вузов, колледжей), отраслевых ассоциаций и самих терминальных операторов

по разработке и внедрению новых образовательных программ, созданию центров компетенций и организации непрерывного профессионального обучения. Инвестиции в человеческий капитал являются не менее важными, чем инвестиции в железо и программное обеспечение, поскольку именно персонал обеспечивает адаптацию, эксплуатацию и дальнейшее развитие цифровой экосистемы терминала.

Глобальные кризисы, такие как пандемия или геополитическая напряженность, выявили уязвимость международных логистических цепочек и подчеркнули критическую важность устойчивости терминальных систем. Современный терминал должен обладать способностью к быстрой адаптации к шокам спроса и предложения, перебоям в транспортном сообщении и изменению маршрутов. Это требует создания резервных мощностей, диверсификации поставщиков услуг, разработки сценарных моделей управления и внедрения цифровых двойников для стресс-тестирования логистических процессов. Технологии распределенного реестра (блокчейн) повышают устойчивость за счет обеспечения неизменяемости и доступности данных о грузе даже при выходе из строя отдельных звеньев информационной цепи. Формирование адаптивной, избыточной и технологически подготовленной инфраструктуры делает таможенно-логистические центры не просто элементом цепочки поставок, а ключевым стабилизирующим фактором, обеспечивающим непрерывность торговых операций в условиях неопределенности, что является фундаментальным требованием для улучшения коммерческих процессов в долгосрочной перспективе [7].

Таможенный терминал преобразился из простого контрольного пункта в динамичный стимулятор международной торговли. Его роль в усовершенствовании коммерческих операций заключается не только в формальном контроле, но и в активном создании дополнительной ценности. Оформление товаров на таможне выполняется в определенной последовательности. Принятый порядок призван обеспечить оперативность таможенного досмотра, регистрации экспорта и импорта, уплаты пошлин и других действий, направленных на корректность подачи данных таможенному органу и прохождение грузов через границу. Также важны таможенные процедуры с отсрочкой платежа [8].

Это достигается за счет предоставления широкого спектра услуг, высокой скорости обработки грузов и гарантий безопасности на всех этапах. Будущее международной торговли неразрывно связано с развитием "интеллектуальных терминалов", которые обеспечат бесшовное движение товаров в глобальном масштабе, интегрируясь в единую цифровую экосистему.

#### **Список источников**

1. Сидорова Е. Н. Таможенно-логистические центры как фактор оптимизации международных товаропотоков. – М.: ИНФРА-М, 2023. – 268 с.
2. Логистика и управление цепочками поставок в условиях цифровой трансформации: монография / под ред. В. А. Петрова, И. С. Ковалевой. – СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2022. – 315 с.
3. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной инфраструктуры: сборник статей / сост. А. В. Михеев. – М.: Экономика, 2021. – 192 с.
4. Иванов П. К. Интеллектуальные системы и экологическая устойчивость в логистических хабах // Вестник Московского университета. Сер. 6. Экономика. – 2024. – № 3. – С. 45–61.
5. Кадровый потенциал для цифровой экономики: новые требования и модели обучения: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (Новосибирск, 15–16 окт. 2023 г.) / отв. ред. Т. Л. Смирнова. – Новосибирск: НГУ, 2024. – 328 с.
6. Кузнецов Д. М. Устойчивость логистических систем: теория и практика антикризисного управления. – М.: Логос, 2022. – 184 с.

7. Смирнов А. А., Фролов О. В. Глобальные цепочки создания стоимости и роль терминальной инфраструктуры // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 10. – С. 78–92.

8. Внешнеэкономическая деятельность российских экономических субъектов: учебное пособие для подготовки обучающихся по направлениям 38.03.01 «Экономика», 38.03.02 «Менеджмент» / Иванова В.И. – М.: Издательство «Перо», 2024. - С. 116- 117.

#### **Сведения об авторах**

**Иванова Валерия Ивановна**, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры мировой экономики и международных экономических отношений, заместитель директора института экономики и финансов, Государственный университет управления, г. Москва, Россия

**Федин Олег Максимович**, студент образовательной программы магистратуры «Международная экономика», Государственный университет управления, г. Москва, Россия

#### **Information about the authors**

**Ivanova Valeria Ivanovna**, Candidate of Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of World Economy and International Economic Relations, Deputy Director of the Institute of Economics and Finance at State University of Management, Moscow, Russia

**Fedin Oleg Maksimovich**, student of the International Economics Master's program, State University of Management, Moscow, Russia