

Научная статья

Original article

УДК 339.1

doi: 10.55186/2413046X_2022_7_10_622

**СОВРЕМЕННЫЙ ПОДХОД К ИЗУЧЕНИЮ ТАМОЖЕННОГО
КОНТРОЛЯ ПРОДУКЦИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
MODERN APPROACH TO THE STUDY OF CUSTOMS CONTROL OF
PRODUCTS IN THE RUSSIAN FEDERATION**



Шейхова Марина Сергеевна, к.э.н, доцент кафедры экономики и товароведения, ФГБОУ ВО Донской государственной аграрный университет, E-mail: Marina_sheykhova@mail.ru

Сафонова Светлана Геннадиевна, к.э.н, доцент кафедры экономики и товароведения, ФГБОУ ВО Донской государственной аграрный университет, E-mail: Svet_lana2808@mail.ru

Sheikhova Marina Sergeevna, Candidate of Economics, Associate Professor of the Department of Economics and Commodity Science, FSBEI HE Don State Agrarian University, E-mail: Marina_sheykhova@mail.ru

Safonova Svetlana Gennadievna, Candidate of Economics, Associate Professor of the Department of Economics and Commodity Science, FSBEI HE Don State Agrarian University, E-mail: Svet_lana2808@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы таможенного контроля товаров и транспортных средств в Российской Федерации, обеспечения соблюдения таможенного законодательства при осуществлении контроля за перемещением товаров и транспортных средств через границу.

Abstract. The article deals with the issues of customs control of goods and vehicles in the Russian Federation, ensuring compliance with customs legislation in exercising control over the movement of goods and vehicles across the border.

Ключевые слова: контроль, таможня, продукция, декларация, экономический союз

Keywords: control, customs, products, declaration, economic union

Таможенный контроль — это компетенция только таможенных органов, которые представляют собой единую централизованную систему государственных учреждений. Органами таможенного контроля являются: Федеральная таможенная служба России, региональные управления таможенных органов, пограничные посты и таможни. Не могут вмешиваться в деятельность таможенных органов органы государственной власти субъектов России, органы местного самоуправления и общественные объединения. В своей деятельности Таможенные органы Российской Федерации руководствуются федеральным законодательством и международными договорами Евразийского экономического союза [1].

Важнейшей частью деятельности таможенных органов является организация таможенного контроля над перемещением товаров и транспортных средств через границу, а состояние институтов регистрации грузового транспорта напрямую зависит от состояния института оформления и таможенного контроля. Это определяет актуальность темы исследования. С учетом действующего таможенного законодательства, перемещение должно осуществляться в соответствии с ним. В Таможенном союзе соблюдение законодательства является одним из необходимых условий для перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Под товарами, находящимися под таможенным контролем, понимают иностранные товары, ввезенные на таможенную территорию Таможенного Союза, до их выпуска для свободного обращения, фактического пересечения ими таможенной границы при вывозе или до их уничтожения, а также товары

Таможенного Союза при их вывозе с таможенной территории Таможенного Союза да фактического пересечения таможенной границы [2].

В соответствии с Таможенным Кодексом ст. 310 ТК ЕЭАС на таможенные органы возложены задачи, реализация которых должна происходить через отлаженную систему исполнения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования. В первую очередь – это защита национальной безопасности государства, жизни и здоровья людей, животного и растительного мира. Еще одной из задач деятельности таможенных органов является создание условий для ускорения и упрощения перемещения товаров через таможенную границу Евразийского Экономического Союза. Нельзя не согласиться, что в современных условиях таможенный контроль должен быть не просто законным, а быстрым, эффективным и основываться на современных методах управления рисками, чтобы не нарушать торговые потоки в быстро меняющейся экономике [3].

Важностью процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу является то, что на нем строится система взимания таможенных платежей, институты таможенного оформления и таможенного контроля, позволяющие обеспечить экономическую безопасность страны.

Под перемещением через таможенную границу товаров и транспортных средств понимается совершение действий по ввозу на таможенную территорию Таможенного союза или вывозу с этой территории товаров и транспортных средств.

Должностные лица таможенных органов осуществляют такие формы таможенного контроля, как: проверка документов и сведений; устный опрос; получение объяснений; таможенное наблюдение; таможенный осмотр; таможенный досмотр; личный таможенный досмотр; проверка маркировки товаров специальными марками, наличия на них идентификационных знаков; таможенный осмотр помещений и территорий; учет товаров, находящихся под таможенным контролем; проверка системы учета товаров и отчетности; таможенная проверка [4].

Документы, необходимые для таможенного контроля:

1. Торговые документы. К ним относятся контракты, счета, фактуры, спецификации, инвойсы, упаковочные документы и др. О них уже шла речь при комментировании ст. 174 ТК. В соответствии с письмом ГТК от 12 октября 1995 года №01-13/14450 "О местах таможенного оформления и документах, используемых в таможенных целях" для проведения таможенного контроля могут приниматься любые, в том числе факсимильные копии контрактов, а также выписки из таких контрактов. Копии контрактов и выписки из них должны быть заверены подписью руководителя организации, заключившей контракт, а также печатью этой организации. Однако при наличии оснований полагать, что представленные документы содержат недостоверные сведения, должностные лица таможенных органов вправе потребовать оригиналы контрактов. Для подтверждения сведений о контрактодержателях могут приниматься подготовленные ими письма-заявления с указанием регистрационных и банковских реквизитов, подписанные руководителем и главным бухгалтером и заверенные печатью организации [5].

2. Транспортные документы. По транспортным документам товары перемещаются через таможенную границу: коносаменты, накладные, применительно к железнодорожному транспорту - дорожные ведомости, вагонные листы, передаточные ведомости, багажные квитанции.

3. Таможенные документы. Такие документы выдаются и удостоверяются должностными лицами таможенных органов. Таможенными документами являются таможенные декларации, другие документы на товары, подлежащие вручению таможенному органу назначения (документы контроля доставки), свидетельства о допусчении транспортных средств (контейнеров) для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами, различные лицензии и квалификационные аттестаты, выдаваемые таможенными органами (лицензии на осуществление деятельности в качестве таможенного брокера, таможенного перевозчика, квалификационный аттестат специалиста по таможенному оформлению и т.д.), а также другие документы [6].

4. Иные документы, необходимые для таможенного контроля. К таким документам могут быть отнесены учредительные документы, подтверждающие право занятия внешнеэкономической деятельностью; сертификаты качества, соответствия; карантинные, разрешительные документы, выдаваемые иными государственными органами; воинские пропуска и др.

Перечисленные виды документов внимательно проверяются должностными лицами таможенных органов до принятия решения о выпуске и использовании товаров и транспортных средств в соответствии с избранным таможенным режимом. Проверка документов заключается в их изучении с точки зрения соответствия действующим правилам таможенного законодательства и полноты их оформления. Должностное лицо таможенного органа вправе потребовать от декларанта предоставления дополнительных документов, необходимых для таможенных целей. Перечень таких документов устанавливается таможенными органами исходя из целей таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу России, и доводится до декларантов иных заинтересованных лиц в письменном виде [7].

Таможенный контроль проводится должностными лицами таможенных органов в отношении:

1. Товаров, в том числе транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу и (или) подлежащих декларированию в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза;

2. Таможенной декларации, документов и сведений о товарах, представление которых предусмотрено в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза;

3. Деятельности лиц, связанной с перемещением товаров через таможенную границу, оказанием услуг в сфере таможенного дела, а также осуществляемой в рамках отдельных таможенных процедур;

4. Лиц, пересекающих таможенную границу

В таблице 1 отражен экспорт важнейших товаров из России

Таблица 1 – Товарная структура экспорта и импорта Российской Федерации в торговле со всеми странами

| Наименование товарной группы | Экспорт | | | | Импорт | | | |
|---|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| | I квартал 2020 года | | I квартал 2021 года | | I квартал 2020 года | | I квартал 2021 года | |
| | стои- мость | в % к итогу | стои- мость | в % к итогу | стои- мость | в % к итогу | стои- мость | в % к итогу |
| Всего: в том числе: | 90 724,2 | 100,0 | 92 257,0 | 100,0 | 53 507,6 | 100,0 | 62 298,8 | 100,0 |
| Продовольственные товары и сельскохозяйственно е сырье (кроме текстильного) | 6546,5 | 7,2 | 8116,4 | 8,8 | 7653,8 | 14,3 | 7 688,9 | 12,3 |
| Минеральные продукты | 56992,4 | 62,8 | 50 995,3 | 55,3 | 1 097,1 | 2,1 | 1 077,3 | 1,7 |
| Топливо- энергетические товары | 55 996,2 | 61,7 | 49 147,5 | 53,3 | 435,5 | 0,8 | 476,2 | 0,8 |
| Продукция химической промышленности, каучук | 5 549,4 | 6,1 | 6 927,1 | 7,5 | 9 384,4 | 17,5 | 11 664,2 | 18,7 |
| Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них | 60,0 | 0,1 | 50,2 | 0,1 | 271,2 | 0,5 | 280,0 | 0,4 |
| Древесина и целлюлозно- бумажные изделия | 2 836,0 | 3,1 | 3 163,6 | 3,4 | 815,4 | 1,5 | 851,3 | 1,4 |
| Текстиль, текстильные изделия и обувь | 369,7 | 0,4 | 371,6 | 0,4 | 3 698,6 | 6,9 | 3 810,3 | 6,1 |
| Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них | 4 585,6 | 5,1 | 6 766,6 | 7,3 | 223,3 | 0,4 | 249,5 | 0,4 |
| Металлы и изделия из них | 8 013,5 | 8,8 | 9 636,3 | 10,4 | 3 791,1 | 7,1 | 4 028,1 | 6,5 |
| Машины, оборудование и транспортные средства | 4 690,4 | 5,2 | 5 270,6 | 5,8 | 24 452,3 | 45,7 | 30 316,4 | 48,8 |
| Другие товары | 1 080,7 | 1,2 | 959,3 | 1,0 | 2 120,4 | 4,0 | 2 332,8 | 3,7 |

Экспорт России в 2021 года составил 92257,0 млрд. долларов США и по сравнению с 2020 года увеличился на 1,97%. Импорт составил 62298,8 млрд. долларов США и по сравнению с 2020 года увеличился на 16,4%.

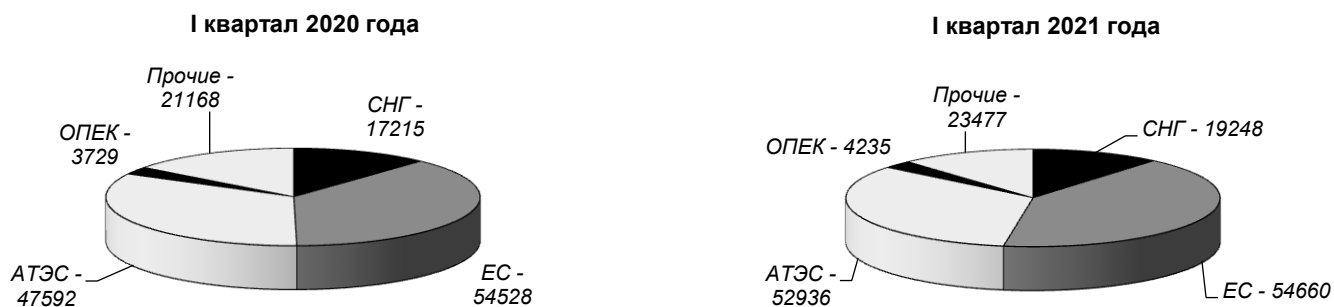


Рис. 1 – Объем товарооборота Российской Федерации по группам стран (млн. \$)

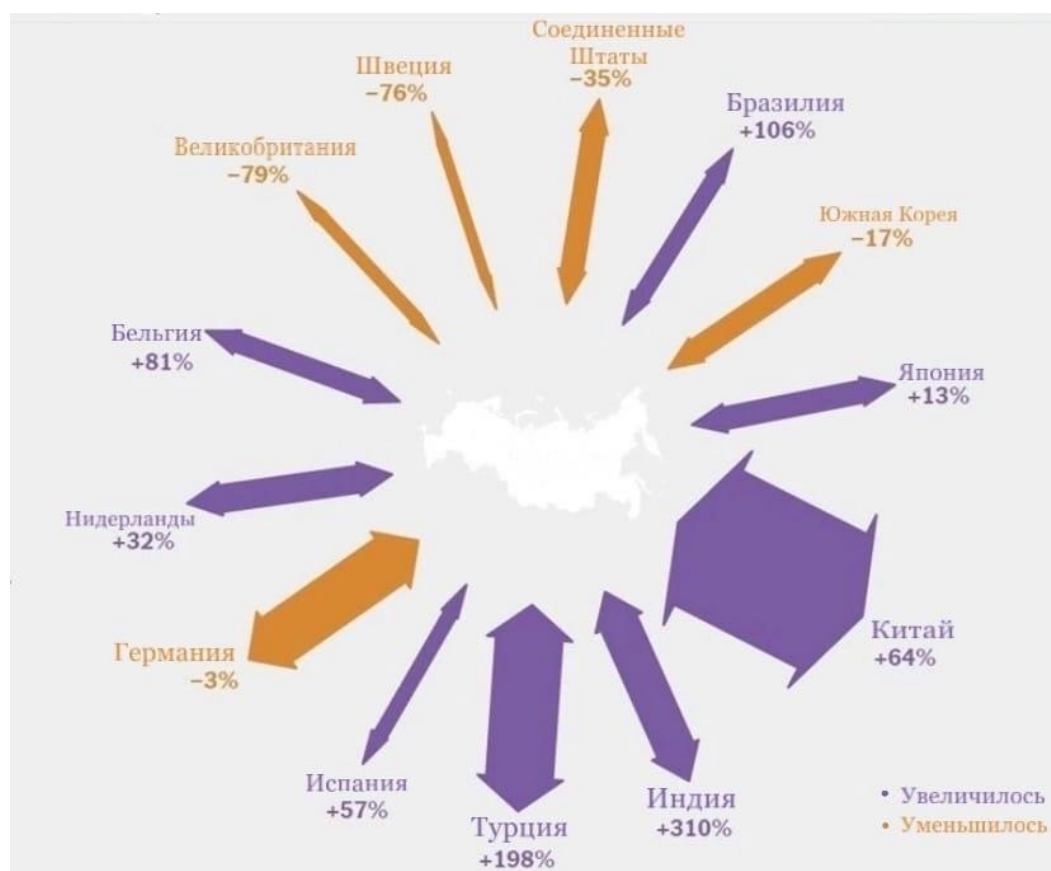


Рис. 2 – Торговый оборот с Россией в 2022 г, в %

Основными торговыми партнерами России в I квартале 2021 года были: Китай – 18,1% от всего товарооборота страны (в I квартале 2020 года – 17,2%), Германия – 7,6% (7,5%), Нидерланды – 5,8% (6,2%), Белоруссия – 5,3% (4,5%), США – 4,5% (4,6%), Корея, Республика – 4,3% (3,4%), Турция – 4,3% (4,0%), Италия – 3,6% (3,7%), Казахстан – 3,3% (3,1%), Великобритания – 3,2% (2,9%).

С момента начала войны торговый оборот с Россией увеличили не только Турция, Индия и Китай, но и Бразилия, Бельгия, Испания, Нидерланды и Япония. Об этом сообщает The New York Times. Причем, по данным издания, в процентом отношении Бельгия опередила Китай (+81% против +64%). Лидерами по увеличению оборота стали Индия (+310%) и Турция (+198%). Сильнее других сократила свою торговлю с Москвой Британия (на 79%). А вот Германия - всего на 3% [8].

Таблица 2 – Объем перевезенного груза по видам транспорта, используемого государствами – членами ЕАЭС за 2021 г.

| Государство | ЕИ | Транспорт | | | | |
|-----------------------|------------|---------------|-----------------|-----------|--------|----------------|
| | | автомобильный | Железнодорожный | воздушный | водный | Трубопроводный |
| Российская Федерация | тыс.т | 5544000 | 1291500 | 1173 | 128046 | 1169300 |
| | уд. вес, % | 68,16 | 15,88 | 0,01 | 1,57 | 14,38 |
| Республика Казахстан | тыс.т | 3422300 | 397700 | 29,1 | 2867,4 | 280800 |
| | | 83,40 | 9,69 | – | 0,07 | 6,84 |
| Республика Беларусь | тыс.т | 170876 | 157164 | 52 | 2195 | 125217 |
| | уд. вес, % | 37,52 | 34,50 | 0,1 | 0,48 | 27,49 |
| Республика Кыргызстан | тыс.т | 30500 | 2300 | 1 | – | 300 |
| | уд. вес, % | 92,14 | 6,95 | – | – | 10,91 |
| Республика Армения | тыс.т | 24500 | 2900 | 18,1 | – | 1800 |
| | уд. вес, % | 83,85 | 9,93 | 0,06 | – | 6,16 |

Из данных таблицы 2 видно, что объем перевезенного железнодорожным транспортом груза в государствах – членах ЕАЭС самый значительный. По удельному весу в сравнении с другими видами транспорта железнодорожный транспорт в Российской Федерации занимает 15,88 %, в Республике Казахстан – 9,69 %, в Республике Армения – 9,93 %, в Республике Кыргызстан – 6,95 %, а в Республике Беларусь – 34,50 %. Анализ данных таблицы 1 позволяет сделать

вывод, что наибольшим удельным весом, в каждом из названных государств, обладают перевозки грузов автомобильным транспортом [9].

Говоря о железнодорожных перевозках, многие исследователи отмечают, что на сегодняшний день наиболее перспективными являются контейнерные перевозки грузов, что связано, в том числе, с основными их преимуществами: высокой степенью сохранности груза; отсутствием необходимости перегрузки груза, что сокращает расходы на погрузочно-разгрузочные операции, а также универсальностью перевозок, значительное сокращение времени в пути, по сравнению со временем на перевозку грузов обычными поездами, так как вторые обладают меньшей скоростью движения.

На сегодняшний день для Республики Беларусь наиболее существенна доля транзитных перевозок грузов в контейнерах – 67 % от общего объема контейнерных перевозок (экспортно-импортных и внутривнутриреспубликанских, занимающих 30 и 3 % соответственно).

Преобладание транзитных контейнерпотоков в сравнение с другими направлениями связано, прежде всего, с выгодным географическим положением Республики Беларусь. Кроме того, один из основных транзитных контейнеропотоков, проходящих через территорию Беларуси, является составляющей северного трансевразийского экономического коридора, проходящего из Китая через Центральную Азию, Россию и Беларусь в Европу. Грузопоток по данному маршруту через территорию Республики Беларусь имеет очень высокие темпы роста. Если еще в 2011 г. объем перевозок составлял 2,5 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (далее – ДФЭ), то в 2022 г. – уже 331,5 тыс. ДФЭ, то есть за семь лет увеличился в 132,6 раза.

Проанализировав данные статистики, подтверждается значимость развития железнодорожного транспорта в целом, а также областей деятельности, связанных с осуществлением таких перевозок, особенно в направлении транзита. Соответственно и совершенствование порядка организации таможенного контроля в отношении таких перевозок является приоритетным направлением.

Таким образом, в целях совершенствования порядка организации таможенного контроля в отношении транзитных контейнерных перевозок в таможенной службе ведется постоянная работа по внедрению и адаптации современных инструментов таможенного администрирования и контроля касательно транзитных контейнеропотоков, основанных на информационных технологиях. Среди таких инструментов можно отметить:

1. Использование информационных технологий при совершении таможенных операций (электронное декларирование и информирование) Результат – возможность осуществлять первичный контроль перед импортом товаров и транспортных средств, когда импортеры обязаны будут представить предварительную декларацию товаров в электронной форме и данные будут доступны вплоть до получения товара розничным покупателем;

2. Обновление системы управления рисками в целях обеспечения достоверного декларирования товаров и незамедлительного выявления и пресечения нарушений со стороны декларанта (его представителя), перевозчика, и других лиц, участвующих в цепочке поставок;

3. Инновационные технические системы таможенного контроля.

4. Разработка прозрачной системы товарного учета для таможенных целей помогает минимизировать риск невыполнения импортером своих таможенных обязательств, поскольку системой фискального контроля уже получена информация о внешнеэкономической деятельности этого импортера.

Благодаря внедрению и использованию вышеуказанных инструментов таможенная служба уже добилась существенных результатов в реализации своих повседневных задач, направленных на обеспечение экономической безопасности и совершенствование таможенного регулирования внешней торговли.

Оказание таможенных услуг в электронной форме позволяет сократить время, необходимое для выполнения тех или иных процессов и процедур, а также напрямую влияет на повышение экономической эффективности деятельности таможенных органов путем высвобождения площадей, которые

ранее использовались для хранения документов; повышения производительности труда; сокращения затрат на бумагу и печать документов, почтовые отправления, передачу, хранение и обработку информации.

Активное экономическое развитие страны, рост внешнеэкономических связей нашей страны в мировую экономику неизбежно приведет к увеличению товарооборота и количества транспортных средств, пересекающих таможенную границу. Посредством организации работы таможен, таможенных постов, обеспечивается соблюдение законодательства участниками ВЭД, их добросовестное декларирование товаров и соблюдения требований к товару.

Список источников

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [от 1 января 2018 г.] // Официальный сайт Евразийского экономического Союза <http://www.eaeunion.org>.
2. Конвенция о международных железнодорожных перевозках [от 9 мая 1980 г.] (в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 г.) // <http://docs.cntd.ru/document/902302611>.
3. О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон [от 03.08.2018 № 289-ФЗ] // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2018. – № 32. – Ст. 5082.
4. Шейхова, М. С. Развитие АПК в России на фоне введенных санкций / М. С. Шейхова, В. С. Зуйкин, Т. С. Шаталова // Управление и экономика народного хозяйства России : сборник статей VI Международной научно-практической конференции, Пенза, 24–25 марта 2022 года. – Пенза: Пензенский государственный аграрный университет, 2022. – С. 420-423.
5. Рейханова, И. В. Разработка методов и систем принятия стратегических решений в области расширения рынка сбыта / И. В. Рейханова, М. С. Шейхова // Современное состояние и приоритетные направления развития аграрного образования и экономики предприятий : Материалы международной научно-практической конференции, пос. Персиановский, 10 февраля 2021 года. – пос.

Персиановский: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Донской государственный аграрный университет", 2021. – С. 209-212.

6. Фатеева, С. В. Модели управления транспортно-логистической компанией / С. В. Фатеева, М. С. Шейхова, А. А. Сергеев // Гуманитарный вестник Донского государственного аграрного университета. – 2022. – № 1. – С. 169-174.

7. Шейхова, М. С. Влияние санкций на продовольственную безопасность Европы / М. С. Шейхова, Е. С. Резник // Управление, экономика и право: проблемы, исследования, результаты : Сборник статей II Международной научно-практической конференции, Пенза, 25–26 августа 2022 года / Под научной редакцией К.Б. Герасимова. – Пенза: Пензенский государственный аграрный университет, 2022. – С. 336-339.

8. Сергеев, А. А. Модели управления транспортно-логистической компанией / А. А. Сергеев, М. С. Шейхова // Наука и образование: опыт, проблемы, перспективы развития : Материалы международной научно-практической конференции, Красноярск, 20–22 апреля 2021 года. – Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2021. – С. 148-151.

9. Шейхова, М. С. Развитие АПК в России на фоне введенных санкций / М. С. Шейхова, В. С. Зуйкин, Т. С. Шаталова // Проблемы развития предприятий: теория и практика : Сборник статей IX Международной научно-практической конференции, Пенза, 18–19 апреля 2022 года / Под научной редакцией В.И. Будиной. – Пенза: Пензенский государственный аграрный университет, 2022. – С. 186-189.

References

1. Tamozhennyj kodeks Evrazijskogo ekonomicheskogo soyuza [ot 1 yanvaryya 2018 g.] // Oficial'nyj sajt Evrazijskogo ekonomicheskogo Soyuza <http://www.eaeunion.org>.

2. Konvenciya o mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozkah [ot 9 maya 1980 g.] (v redakcii Protokola ob izmeneniyah ot 3 iyunya 1999 g.) // <http://docs.cntd.ru/document/902302611>.

3. O tamozhenom regulirovanii v Rossijskoj Federacii i o vnesenii izmenenij v otдел'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii: feder. zakon [ot 03.08.2018 № 289-FZ] // Sobr. Zakonodatel'stva Ros. Federacii. – 2018. – № 32. – St. 5082.
4. SHEjhova, M. S. Razvitie APK v Rossii na fone vvedyonnyh sankcij / M. S. SHEjhova, V. S. Zujkin, T. S. SHatalova // Upravlenie i ekonomika narodnogo hozyajstva Rossii : sbornik statej VI Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Penza, 24–25 marta 2022 goda. – Penza: Penzenskij gosudarstvennyj agrarnyj universitet, 2022. – S. 420-423.
5. Rejhanova, I. V. Razrabotka metodov i sistem prinyatiya strategicheskikh reshenij v oblasti rasshireniya rynka sbyta / I. V. Rejhanova, M. S. SHEjhova // Sovremennoe sostoyanie i prioritetye napravleniya razvitiya agrarnogo obrazovaniya i ekonomiki predpriyatij : Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, pos. Persianovskij, 10 fevralya 2021 goda. – pos. Persianovskij: Federal'noe gosudarstvennoe byudzhethoe obrazovatel'noe uchrezhdenie vysshego professional'nogo obrazovaniya "Donskoj gosudarstvennyj agrarnyj universitet", 2021. – S. 209-212.
6. Fateeva, S. V. Modeli upravleniya transportno-logisticheskoy kompaniej / S. V. Fateeva, M. S. SHEjhova, A. A. Sergeev // Gumanitarnyj vestnik Donskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta. – 2022. – № 1. – S. 169-174.
7. SHEjhova, M. S. Vliyanie sankcij na prodovol'stvennyuyu bezopasnost' Evropy / M. S. SHEjhova, E. S. Reznik // Upravlenie, ekonomika i pravo: problemy, issledovaniya, rezul'taty : Sbornik statej II Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Penza, 25–26 avgusta 2022 goda / Pod nauchnoj redakciej K.B. Gerasimova. – Penza: Penzenskij gosudarstvennyj agrarnyj universitet, 2022. – S. 336-339.
8. Sergeev, A. A. Modeli upravleniya transportno-logisticheskoy kompaniej / A. A. Sergeev, M. S. SHEjhova // Nauka i obrazovanie: opyt, problemy, perspektivy razvitiya : Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Krasnoyarsk, 20–22 aprelya 2021 goda. – Krasnoyarsk: Krasnoyarskij gosudarstvennyj agrarnyj universitet, 2021. – S. 148-151.

Московский экономический журнал. № 10. 2022

Moscow economic journal. № 10. 2022

9. SHEjnova, M. S. Razvitie APK v Rossii na fone vvedyonnyh sankcij / M. S. SHEjnova, V. S. Zujkin, T. S. SHatalova // Problemy razvitiya predpriyatij: teoriya i praktika : Sbornik statej IX Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, Penza, 18–19 aprelya 2022 goda / Pod nauchnoj redakciej V.I. Budinoj. – Penza: Penzenskij gosudarstvennyj agrarnyj universitet, 2022. – S. 186-189.

Для цитирования: Шейхова М.С., Сафонова С.Г. Современный подход к изучению таможенного контроля продукции в Российской Федерации // Московский экономический журнал. 2022. № 10.
URL: <https://qje.su/ekonomicheskaya-teoriya/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-10-2022-58/>

© Шейхова М.С., Сафонова С.Г., 2022. Московский экономический журнал,
2022, № 10.