

ПЕРСПЕКТИВЫ И ИННОВАЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЭД РОССИИ (НА ПРИМЕРЕ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ)

*И.В. ШЕВЧЕНКО, доктор экономических наук, профессор, декан экономического факультета, Кубанский государственный университет
e-mail: decan@econ.kubsu.ru*

*М.С. КОРОБЕЙНИКОВА, аспирант кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет
e-mail: maria22@yandex.ru*

Аннотация

В статье обозначены перспективы таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности с помощью инновационных механизмов перемещения товарных потоков и капитала через границу. Авторами предложены ряд организационных мер и преобразований в области регулирования внешнеэкономическими процессами со стороны законодательных и исполнительных органов, в том числе в развитии приграничной торговли и совершенствовании дистанционного управления транспортным комплексом Краснодарского края.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, таможенное регулирование, дистанционное управление, транспортный комплекс, приграничная торговля.

Перспективы и инновационные механизмы таможенного регулирования

В связи с новыми возможностями интеграционных процессов актуальность данной темы велика и современна, так как экономическое становление объединения ЕАЭС (соглашение подписано в г. Астане в 2014 г.) происходит в настоящее время. Именно этот год стал практическим решением многих государственных и межгосударственных задач интеграционного союза стран СНГ, ведь соглашение вступило в силу с 1 января 2015 г. Положение о её деятельности и информация о деятельности комиссии находится в открытом доступе для всех заинтересованных стран в участии данного объединения. Обозначились новые перспективы и инно-

вационные механизмы в деятельности таможенных органов стран, заинтересованных в объединении, в отношении третьих стран, а также в деятельности внутренних и внешних границ стран – участниц ЕАЭС. С 1 января 2016 г. вступит в силу таможенный кодекс ЕАЭС, предусматривающий обязательное электронное декларирование товарных трансграничных потоков. Электронное декларирование и действие «единого окна» в оформлении экспортных и импортных товаров предусматривают значительные достижения и изменения в таможенном деле.

Авторами проанализированы положения кодекса и сделан вывод о том, что намечаются следующие перспективы: во-первых, увеличение скорости трансграничных потоков; во-вторых, упорядочивание выхода товара с таможенной территории, т. е. товар не будет находиться долгое время на таможенной территории из-за нехватки определённых документов; в-третьих, происходит определение прозрачности декларирования по количеству и номенклатуре товарных потоков; в-четвёртых, электронное декларирование и действие «единого окна» изменит имущественные отношения таможенных органов, так как при электронном декларировании товар может находиться на своей производственной или складской территории, вследствие данного фактора произойдет разгруженность таможенных и таможенных постов; в-пятых, высвобождается кадровый потенциал таможенных органов. Так как электронный поток информации будет быстрее обрабатываться, следовательно, произойдет тщательное усиление визуального контроля трансграничных товарных потоков. Электронные инновационные механизмы в деятельности таможенных органов, по мнению многих экспертов, смогут упро-

стить и укрепить таможенные процедуры не только в скорости документооборота, но и не производить разгрузочно-погрузочные работы на таможенных территориях и постах, а производить досмотры экспортно-импортных контейнеров и вагонов с «помощью сканирующих электронных средств» и др.[9].

Таким образом, ускоренные действия таможенных органов и быстрое прохождение товаропотоков через границу не только увеличат внешнеторговый экономический потенциал страны, взаимодействующих на международной арене стран, но и откроют новые возможности международной торговли на её приграничных территориях. По оценкам экспертов, широкие приграничные торговые отношения развиваются не только между странами, но и между регионами стран, например, между Китаем и Уральским Федеральным округом. Среди подобных внешнеторговых приграничных отношений реализуются крупные международные логистические проекты, например, как Уральско-Китайский [1].

Приграничные территории и их возможности

Новое законодательство в области таможенного регулирования (ТК ЕАЭС) позволит расширить международные связи, в том числе приграничную торговлю.

В соответствии с заключениями В.В. Покровской «процесс поиска новых моделей международной интеграции и развития экспортной базы в современных обстоятельствах заставляет обратить более пристальное внимание на активизацию внешнеэкономических отношений между регионами сопредельных с Россией стран, прилегающих к ее государственным и сухопутным границам»[4]. По мнению автора, такие территориальные зоны могут рассматриваться как особые режимы внешнеэкономической деятельности (ВЭД) расположенных здесь компаний и предприятий разного уровня, статуса и профиля хозяйственной деятельности». Автор отмечает, что термин «приграничная торговля» в положениях ГАТТ/ВТО трактуется как преференциальное исключение из правил режима наибольшего благоприятствования для сопредельных государств узкой приграничной полосы – на удалении около 15 км по обе стороны национальных границ – в целях облегчения обмена товарами и услугами в случае, если они производятся и потребляются непосредственно в пределах этих территорий. Этот термин также встречается в документах Всемирного Банка (на удалении 30 км) и в положениях

Мадридской конвенции 1980 г. (с присоединившейся к ней РФ), которые трактуют «любые согласованные действия, направленные на усиление и поощрение отношений между соседними территориальными сообществами и властями, находящимися под юрисдикцией двух и более договаривающихся сторон».

Но «до настоящего времени в международной практике не выработано универсальных инструментов регулирования в системе взаимодействия субъектов, а также территорий в зонах приграничной торговли возможно по причине различий принципов государственной внешнеторговой и экономической политики и особенностей двухсторонних отношений между сопредельными странами. Чаще всего, как видно из зарубежной практики, механизм стимулирования торгово-экономической деятельности по обе стороны государственных границ в пределах таких зон обеспечивается в основном за счет таможенных, налоговых и другого рода льгот. Хотя международный опыт свидетельствует, что приграничная торговля может успешно развиваться и при отсутствии законодательно оформленных льгот и строго очерченных территорий и участков зон приграничной торговли»[4]. Полностью согласимся с выводами Покровской В.В., сформулируем в таблице приграничные регионы, обозначенные в её статье, добавив в этот список Краснодарский край, как приграничный и отметив его позиционирование в приграничной торговле (табл. 1).

Из всего вышеуказанного списка приграничных регионов Краснодарский край сравнительно молодой.

Следует отметить, что соглашение о режиме беспошлинной торговли товарами между правительствами Российской Федерации и Абхазии было подписано в Москве 28 мая 2012 г. Оно предполагает, что с момента его вступления в силу, с 1 января 2015 г., российская сторона не применяет таможенные пошлины, взимаемые при ввозе на территорию Российской Федерации абхазских товаров (т.е. товаров, произведенных или переработанных в Абхазии). При этом абхазская сторона не применяет таможенные пошлины при ввозе российских товаров на таможенную территорию Абхазии. Под действие режима беспошлинной торговли при ввозе в РФ из Абхазии не подпадают сахар, спиртные напитки и сигареты, а при ввозе в Абхазию из Российской Федерации – чай, воды, спиртные напитки и сигареты [5].

Кроме того, соглашением предусмотрен экспорт нефтепродуктов из России в Абхазию

Международная приграничная торговля сопредельных стран

Страны, с которыми ведется приграничная торговля	Приграничные регионы РФ
Со странами ЕС	Мурманская обл., Республика Карелия, Ленинградская обл., Санкт-Петербург, Калининградская обл., Псковская обл.
С Белоруссией и Украиной	Смоленская обл., Брянская обл., Курская обл., Белгородская обл., Воронежская обл., Ростовская обл.
С Казахстаном	Астраханская обл., Волгоградская обл., Саратовская обл., Самарская обл., Оренбургская обл., Челябинская обл., Курганская обл., Тюменская обл., Омская обл., Новосибирская обл., Алтайский край
С Китаем, Монголией, Японией	Республика Алтай, Республика Тыва, Республика Бурятия, Забайкальский край, Амурская обл., Еврейская АО, Хабаровский край, Приморский край, Сахалинская обл.
С Абхазией	Краснодарский край

Источник: [4].

без применения российских вывозных пошлин в рамках квот, оговариваемых сторонами ежегодно, исходя из годового объема внутреннего потребления в Абхазии российских нефтепродуктов.

По данным Сочинской таможни импортные поставки из Абхазии по итогам 9 месяцев 2014 г. выглядели следующим образом: 12% (к общей стоимости импорта) составляли фрукты, орехи, инертные материалы. За аналогичный период 2015 г. импорт из Абхазии составил 2% (фрукты, орехи, цветы) от общей стоимости импорта. Снижение связано с завершением строительства Олимпийских объектов в Сочи и завозом инертных материалов. Объемы экспорта оцениваются в 18,21 млн дол. против 51,29 млн дол. в соответствующем периоде 2014 г. Лидирующие позиции занимают традиционно вывозимые в Абхазию товары (98,8% стоимостных и физических объемов), готовая мясная продукция, напитки, табачные изделия, моющие средства, изделия из бумаги, оборудование [7], что, в целом, составляет основу экспорта в регионе деятельности Сочинской таможни.

В связи со снижением экспорта – импорта с соседней страной Абхазией, видны определенные перспективы во внешнеэкономической деятельности РФ и Краснодарского края. В связи с осенней уборкой урожая в Абхазии фруктов, орехов, цитрусовых объем импортных поставок до конца года может возрасти, как и экспортных из РФ.

Следует отметить, что в соответствии с Соглашением между РФ и Абхазией действуют многосторонний автомобильный, пешеходный, грузопассажирский постоянный пункт пропуска Адлер (Россия) – и Псоу и многосторонний железнодорожный грузопассажирский постоянный пункт пропуска Адлер-Псоу. Конечно, отсутствует авиа сообщение, но при гарантии со стороны Абхазии, как передает ПРАЙМ-ТАСС, многие российские инвесторы, готовы вложить средства в строительство аэропорта в г. Сухуми [6]. В целях расширения и совершенствования приграничной торговли между Россией и Абхазией целесообразно укрепить инфраструктуру пешеходного и автомобильного пунктов пропуска Россия – Абхазия (Адлер). Общая граница стран составляет 256 км [2].

Внешнеторговая деятельность Краснодарского края

Оценивая, в очередной раз, состояние внешнеэкономической деятельности хозяйствующих субъектов Краснодарского края, необходимо отметить, что доля внешнеэкономического оборота Краснодарского края в ЮФО составила в первом и во втором полугодии 2015 г. более 50 %. Рассмотрим информацию об экспортно-импортных декларированных товарах, выпущенных таможнями ЮТУ в первом полугодии 2015 г., в табл. 2.

Таблица 2

Информация об экспортно-импортных декларируемых товарах, выпущенных таможенными ЮТУ в I полугодии 2014–2015 гг.

Таможня	2014 г.			2015 г.		
Экспорт	Стоим., млн дол. США	Вес, тыс. т	Кол-во, ДТ	Стоим., млн дол. США	Вес, тыс. т	Кол-во, ДТ
Ростовская	2 541,07	6 102,70	8 796	1 798,36	4 027,44	11 839
Краснодарская	1 672,63	4 034,71	5 053	1 357,76	4 011,38	4 910
Новороссийская	1 524,46	4 882,37	1 785	1 333,07	4 602,51	1 907
Астраханская	1 347,17	2 525,32	10 689	910,66	3 055,42	10 647
Сочинская	1 150,10	199,31	757	12,51	7,79	643
Таганрогская	175,68	269,06	1 077	154,92	383,31	3 929
Миллеровская	6,26	510,39	195	18,74	333,15	983
<i>Общий итог</i>	8 417,37	18 523,87	28 352	5 586,02	16 421,01	34 858
Импорт						
Новороссийская	3 244,76	2 407,30	32 903	2 120,75	2 145,52	26 928
Краснодарская	2 101,76	1 209,05	17 032	1 466,92	957,27	12 813
Ростовская	1 783,42	1 583,11	16 656	810,85	964,48	11 373
Астраханская	973,42	378,18	4 759	560,78	307,52	5 032
Сочинская	1 120,43	276,07	333	7,87	8,13	161
Таганрогская	538,36	829,99	7 490	165,05	328,33	7 202
Миллеровская	68,49	28,45	1 844	33,87	23,09	1 323
<i>Общий итог</i>	9 830,63	6 712,16	81 017	5 166,09	4 734,34	64 832

Источник: [8].

Табл. 2. отражает заметное снижение экспорта-импорта Краснодарского края и ЮФО. Товарооборот в первом полугодии 2015 г. составил около 2,7 млрд дол. США, что показало долю внешнеторгового оборота Краснодарского края в ЮФО – 52,7%. Названный показатель определяет высокую значимость внешнетор-

говой деятельности Краснодарского края в Южном федеральном округе.

Товарная структура экспорта и импорта Краснодарского края (в стоимостных объемах в % отношении ко всей продукции) определяет основные параметры внешней торговли: вывоз сырья и ввоз продовольствия (рис. 1, 2).

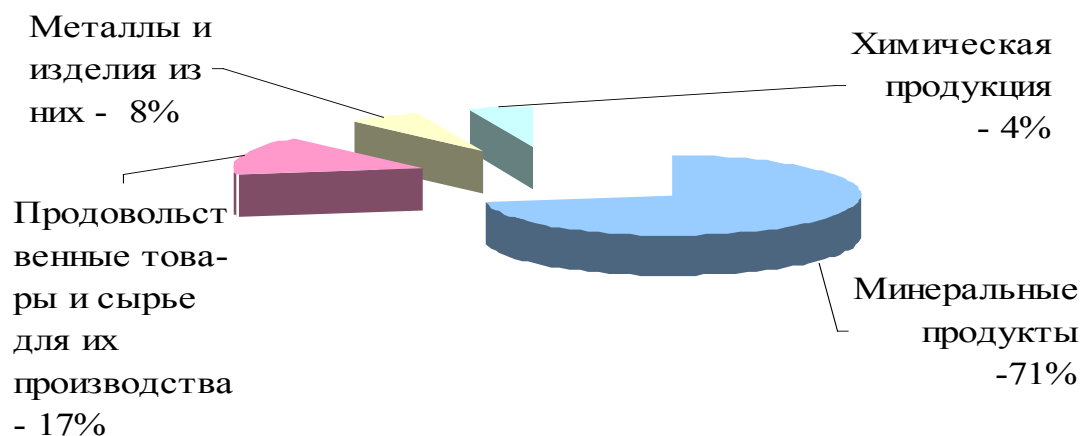


Рис. 1. Товарная структура экспорта Краснодарского края в I полугодии 2015 г. [8]

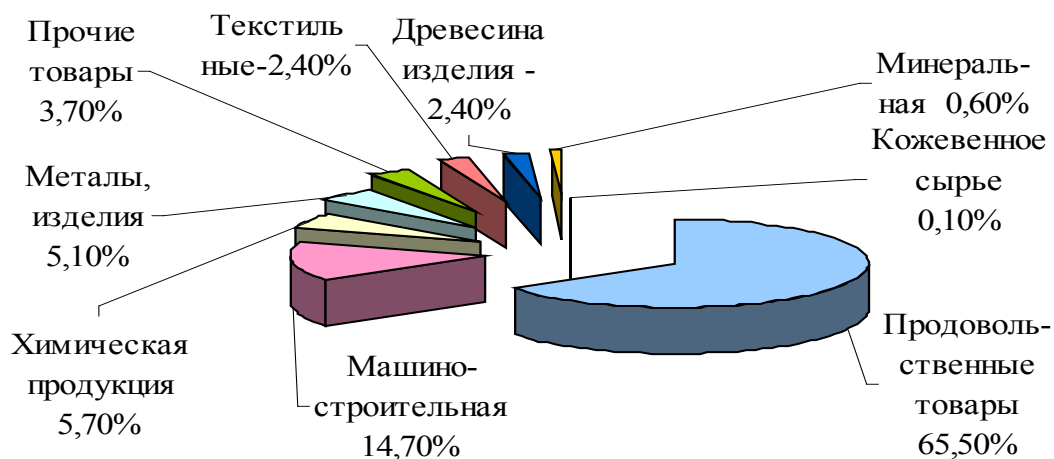


Рис. 2. Товарная структура импорта Краснодарского края в I полугодии 2015 г. [8]

Проанализировав данные показатели, отметим, что по-прежнему, в товарной структуре экспорта Краснодарского края преобладают минеральные продукты в пределах 70 % (от общей стоимости экспорта), в товарной структуре импорта преобладает продовольствие, свыше 65% (от общей стоимости импорта). Учитывая экспортно-импортные показатели, Краснодарский край взял курс на импортозамещение в сельскохозяйственном производстве [11]. Однако, экспорт минеральной продукции по-прежнему необходим для дальнейшего финансирования и потенциальных возможностей расширения реального сектора экономики.

В таможенной регулирующей деятельности Краснодарский край представлен тремя таможнями в составе ЮТУ: Краснодарской, Новороссийской и Сочинской. В составе таможен по несколько таможенных постов (табл. 3).

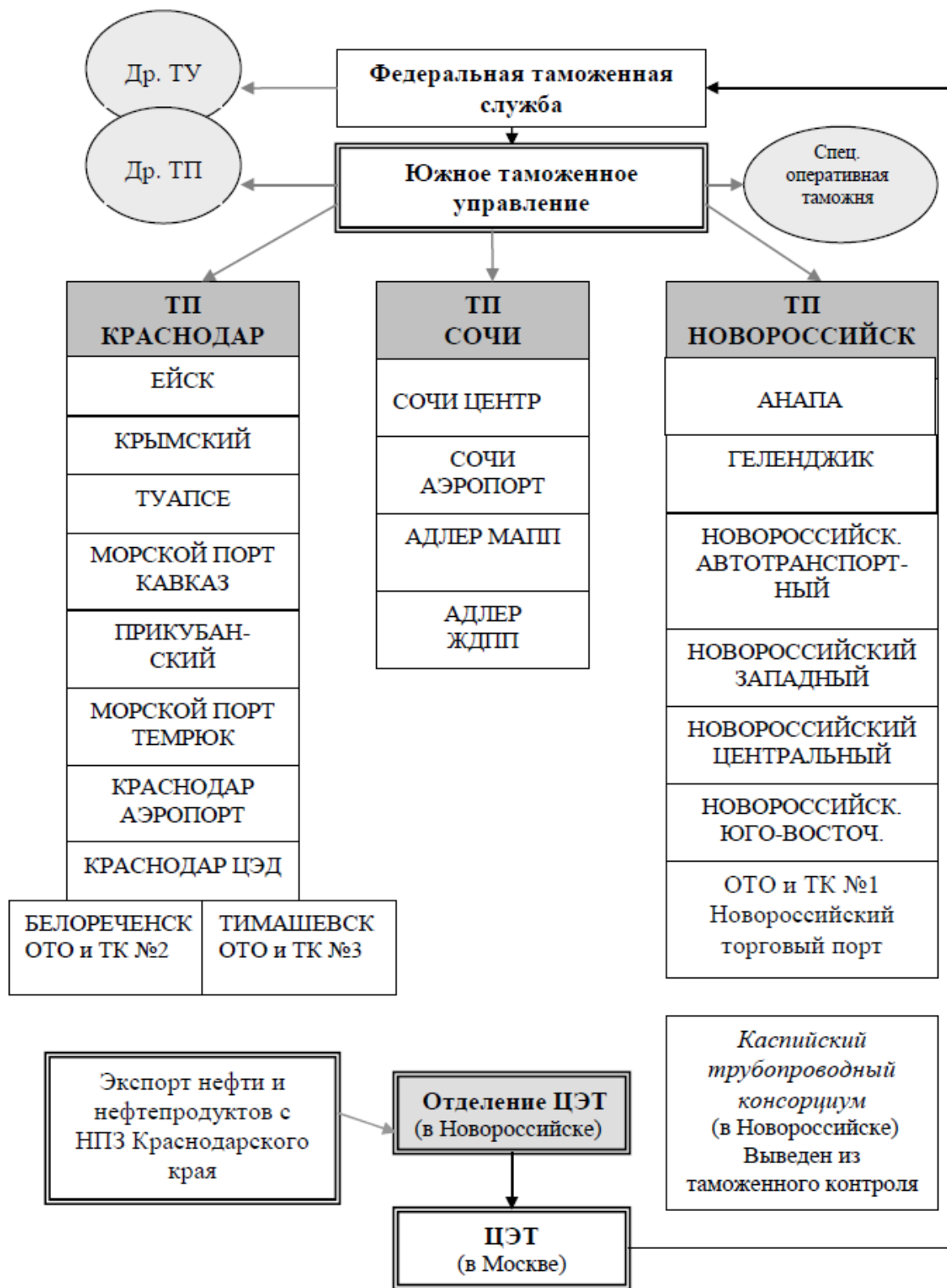
Предоставляется возможным, что с учётом того, что портовое хозяйство России обслуживает третью часть российского экспорта нефти и обеспечивает перевалку 75% сухих грузов, и целесообразно открыть филиал ЦЭТ на территории Краснодарского края в г. Туапсе или в г. Новороссийске. Структурно авторскую точку зрения покажем на рис. 3.

Таблица 3

Состав таможен и таможенных постов ЮТУ в Краснодарском крае

Таможни	Таможенные посты	Целесообразно
Краснодарская	Ейский т/п, Краснодарский т/п (центр электронного декларирования), Крымский т/п, Прикубанский т/п, Т/п Аэропорт Краснодар, Т/п Морской порт Кавказ, Т/п Морской порт Темрюк, Туапсинский т/п	1. Улучшить инфраструктуру территории морских портов 2. Темрюк, Кавказ – ТП – не нужны в связи с присоединением Крыма
Новороссийская	Анапский т/п., Геленджикский т/п, Новороссийский автотранспортный т/п, Новороссийский западный т/п, Новороссийский центральный т/п, Новороссийский юго-восточный т/п	3. Открыть филиал ЦЭТ для отгрузки минеральных продуктов в г. Туапсе или Новороссийске
Сочинская	Сочинский центральный т/п., Т/п Аэропорт Сочи, Т/п ЖДПП Адлер, Т/п МАПП Адлер	4. Улучшить инфраструктуру таможенной территории Т/п МАПП Адлер (Россия – Абхазия)

Источник: составлено авторами по [2].



Примечание: ТП – таможенные посты; ОТО и ТК – отделы таможенного оформления и контроля Центральной энергетической таможней (ЦЕТ); №1 – по нефти и нефтепродуктам; №2 – по электроэнергии; №3 – по природному газу.

Рис. 3. Схема таможенных постов в Краснодарском крае и управление ими (составлен авторами)

Перспективы и инновационные механизмы таможенного регулирования...

Таким образом, создание отделения поста ЦЭТ в ЮТУ, в Краснодарском крае, улучшит контроль экспорта нефти.

Транспортный комплекс Краснодарского края

Автоматизация таможенной деятельности, как уже отмечено авторами, приведет к ускорению прохождения товарных потоков через границу, а значит, не только документооборот, но и все остальные механизмы также должны стать

быстродействующими. Первоочередная роль в этом плане принадлежит транспортному комплексу страны. В настоящее время он состоит и имеет возможность, с учетом инновационных внедрений в организацию и управление, добиться огромных успехов во внешнеторговой деятельности. Значителен по своей мощи и привлекательности на Юге России – Краснодарский край, о чем свидетельствуют показатели грузоперевозок (табл. 4).

Таблица 4

Показатели грузоперевозок

Виды транспорта	Количество	Грузооборот	Межрегиональное и международное значение	Дополнительные характеристики
Авиа	4 аэропорта	Авиапредприятия края обеспечивают в ЮФО: – 25,3 % объема пассажирского оборота; – 34,3 % объема грузооборота	Международные аэропорты федерального значения – Краснодар, Сочи, Анапа – федерального значения и региональный аэропорт Ейск	Авиакомпания ОАО «Авиационные линии Кубани» выполняет перевозки на внутренних и международных воздушных линиях, в т. ч. в страны СНГ, Грецию, Турцию, ОАЭ, Германию, Австрию, Италию
Морские	9 морских портов	СКТК и «Рос-нефть» – около 180 млн. тонн в год Новороссийское морское пароходство – крупнейшая российская судопроходная компания: - располагает транспортным флотом суммарным дедвейтом 3,7–4,5 млн т; специализируется в сфере перевозок нефти, нефтепродуктов	Порты Краснодарского края обеспечивают переработку около 30% внешнеторговых грузов России, перевозимых морским флотом	Порты Новороссийский и Туапсе – крупнейшие в России – принимают суда с осадкой 12–17 м Порты Кавказ, Темрюк, Ейск – обрабатывают суда грузо-подъемностью до 5 тыс. т. Порты Сочи, Анапа, Геленджик – осуществляют пассажирские перевозки. Кубанское речное пароходство – перевозки грузов по внутренним водным путям России и в судах смешанного «река-море» плавания
Железнодорожные	Свыше 27 тыс. км железных дорог. Краснодарское отделение СКЖД включает 154 ж/д станции	Грузооборот – свыше 31,3 млрд т-км в год. Пассажирооборот – 5,4 млрд. пассажиро-км	Перевозки всех видов внешнеторговых грузов в порты Азово-Черноморского бассейна; местных, транзитных хозяйственных грузов и пассажиров по всем направлениям России и СНГ	Краснодарское отделение СКЖД обслуживают: 11 дистанций пути, 6 дистанций сигнализации и связи, 5 локомотивных депо, 6 вагоноремонтных депо, 3 дистанции электроснабжения, 8 восстановительных поездов
Автомобильные	26 тыс. км автомобильных дорог; более 31 тыс. автобусов; более 225 тыс. грузовых автомобилей	Грузооборот – более 4 млрд. т-км в год. Перевозится свыше 291 млн пассажиров в год; Частным транспортом перевозится свыше 475,6 млн пассажиров в год	24 грузовых специализированных автотранспортных предприятия	Более 1,6 млн легковых автомобилей; более 70 крупных специализированных предприятий автомобильного и городского электрического транспорта; более 8,5 тыс. владельцев автобусов и легковых автомобилей осуществляют пассажирские перевозки

Источник: [3].

Однако, большие мощности транспортного комплекса Краснодарского края нуждаются в инновационном управлении с целью эффективности внешнеэкономической деятельности и с учетом автоматизации таможенной системы. Целесообразно построить работу транспортного комплекса так, чтобы он был под единым дистанционным управлением с целью более эффективного и быстрого его использования в транспортных перевозках за рубеж и, в том числе в межтранспортных

маневрах, когда автомобильный транспорт оказывает вспомогательные перевозки между железной дорогой и морским транспортом. В данном случае авторы считают, что более разрозненный и не имеющий автоматизированного управления является автомобильный транспортный комплекс, где множество не только крупных предприятий, но и мелких перевозчиков (рис. 4).

На рис. 4 показаны четыре вида транспорта с крупными портами, узловыми станция-



Рис. 4. Транспортный комплекс Краснодарского края, управляемый внешнеторговыми потоками дистанционно (разработан авторами).

ми и аэропортами. Три вида (порты, ж/д и авиа) имеют свои автоматизированные диспетчерские системы для подачи информации на общий пульт управления внешнеторговых перевозок, и целесообразно привести в подобную систему автотранспортный комплекс Краснодарского края, что даст возможность ускорить не только межтранспортные перевозки, но и прямые международные перевозки грузов [10]. Центром управления транспортными потоками внешнеторговой деятельности может стать, предложенный авторами Региональный логистический дистанционный центр ВЭД [12].

Таким образом, потенциал транспортного комплекса Краснодарского края не только огромен и широкомасштабен, по своей мощности он не уступает в морском потенциале Владивостоку, Астрахани, Находке; в разветвленной сети железнодорожных магистралей не уступает ни одному региону; автомобильный потенциал Краснодарского края охватывает грузоперевозками не только нашу страну, но и другие близлежащие страны.

Выводы

Новые возможности, с учетом нововведений Таможенного Кодекса ЕАЭС, повлекут за собой новые перспективы деятельности таможенных органов. Инновационные механизмы: электронное декларирование, действие «единого окна» в оформлении документации и др. в деятельности таможен и таможенного регулирования ускорят трансграничные товарные потоки, улучшатся приграничные торгово-экономические отношения. В этой связи понадобится слаженная деятельность транспортных комплексов страны и зарубежья, с учетом растущих региональных международных внешнеторговых связей.

Целесообразно, также, улучшить развитие инфраструктуры территорий морских портов, и другие таможенные территории, Т/п МАПП Адлер (Россия – Абхазия) в том числе. В целях эффективного контроля со стороны таможенных органов в экспорте энергоносителей открыть филиал ЦЭТ в городах Туапсе или Новороссийске.

Целесообразно упорядочить и укрепить межтранспортную систему внешнеторговых потоков. Целесообразно выстроить (наряду с электронной системой таможни) логистические электронно-дистанционные сети межтранспортных и транспортных комплексов для четкой слаженной и быстрой перевозки грузов после электронного деклариро-

вания, упорядочить схемы автомобильных перевозок в помощь морским и железнодорожным перевозкам экспортно-импортных товаров, а также перевозки грузов автотранспортом по странам ЕАЭС и России, в том числе.

При поддержке краевых органов власти целесообразно автотранспортный комплекс Краснодарского края подвести под единого электронного оператора (по методу диспетчеров РЖД и авиадиспетчеров) для более эффективного использования автотранспортного потенциала в межтранспортных и транспортных логистических международных потоках.

Библиографический список

1. Масленников М.И. Приоритеты развития внешнеэкономических связей регионов Урала со странами БРИКС // Экономика региона. 2015. № 2. С. 95–112.
2. Общая граница стран Россия – Абхазия. Южное Таможенное Управление ФТС РФ. URL: http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17825&Itemid=3.
3. Отрасли экономики. Транспорт. Портал исполнительных органов государственной власти Краснодарского края. URL: <http://www.krasnodar.ru/content/590/show/49570/>
4. Покровская В.В. Приграничная торговля как составляющая внешнеэкономической политики государства // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. № 3. С. 28–46.
5. Режим беспошлинной торговли РФ с Абхазией вступает в силу с 1 января РИА Новости 31.12.2014. URL: http://ria.ru/abkhazia_news/20141231/1041032785.html.
6. РФ и Абхазия подписали соглашение о пунктах пограничного пропуска 2015. РИА Новости 31.12.2014. URL: <http://www.kavkazuzel.ru/articles/174370>.
7. Федеральная таможенная служба. Итоги внешней торговли за 9 месяцев 2015 года. URL: http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=27232:----9--2015-&catid=132:2011-09-21-12-49-32&Itemid=155.
8. Федеральная таможенная служба. Итоги экспортно-импортных операций в регионе деятельности ЮТУ. Импортные декларации на товары 2 квартал 2015. Экспортные декларации на товары 2 квартал 2015. URL: http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26498:2015-04-29-11-45-37&catid=225:2015-&Itemid=261.

9. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Ионичева В.Н. Институционально-организационные особенности трансграничных перевозок грузов в условиях интеграции на постсоветском экономическом пространстве. Часть 1 // Экономика региона. 2015. №3. С. 188–204.

10. Шевченко И.В. Коробейникова М.С. Взаимодействие государства и бизнеса и инновационные механизмы регулирования внешнеэкономической деятельности // Региональная экономика: теория и практика. 2015. №18 (393). С. 44–57.

11. Шевченко И.В., Коробейникова М.С. Коммерческие банки и инновационные перспективы финансовой и промышленной политики государства в содействии внешнеэкономической деятельности России. Теория и практика. // Финансы и кредит. 2015. № 16 (640). С. 10–31.

12. Шевченко И.В. Коробейникова М.С. Новые институты регулирования ВЭД инновационной экономики России: теория и практика // Экономика: теория и практика. 2015. № 1. С. 26–38.