

# Применение опыта категорирования участников внешнеэкономической деятельности таможенными органами Российской Федерации в логистической отрасли

**Алякритский Евгений Романович**

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

*студент 4-го курса, факультет таможенного дела*

E-mail: ealyakritskiy-22@edu.ranepa.ru

**Научный руководитель:**

**Мамедова Ирада Ахатовна**, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

E-mail: mamedova-ia@ranepa.ru

## **Аннотация**

**Введение:** в реалиях 2026 года внешнеэкономическая деятельность Российской Федерации развивается на фоне перестройки глобальных логистических цепочек и выхода с рынка крупнейших операторов, включая Maersk и DHL. Такое изменение сопровождалось увеличением доли недостаточно прозрачных посредников, а также ростом вероятности срыва поставок и ограничений по расчетам. Цель исследования состоит в формировании системного подхода к оценке надежности перевозчиков на основе адаптации государственного опыта категорирования участников ВЭД к задачам транспортно-логистической сферы.

**Методология и материалы:** методологическую основу исследования составил субъектно-ориентированный подход, применяемый таможенными органами Российской Федерации в соответствии с Приказом Минфина № 29н. Автор использовал математическое моделирование для получения формулы индекса логистической надежности (ILR), а также методы системного анализа для выбора весовых коэффициентов критериев. Эмпирическую базу сформировали статистические сведения ФТС России за I квартал 2026 года.

**Результаты исследования и их обсуждение:** сформирована модель цифровой платформы, которая агрегирует данные с применением ИИ-инструментов и обеспечивает расчет индекса ILR. Предложена система из десяти критериев; по сравнению с распространенными подходами акцент перенесен с показателей финансовой устойчивости на операционную результативность, интерпретируемую через принцип 7R. Уточнена процедура взвешенной оценки: наибольший приоритет присвоен показателям, характеризующим задержки и параметры маршрутной сети. Модель предусматривает распределение контрагентов по трем зонам риска.

**Выводы:** новизна исследования определяется содержательной адаптацией таможенного алгоритма к специфике логистики, что снижает вероятность отнесения к зоне низкого риска компаний с неблагоприятной операционной историей даже при наличии значительных финансовых ресурсов. Предполагается, что внедрение индекса ILR повысит прозрачность процедур выбора партнеров и будет способствовать устойчивости внешнеторговых поставок в условиях нестабильной конъюнктуры.

**Ключевые слова:** внешнеэкономическая деятельность; индекс логистической надежности; категорирование рисков; логистика; надежность перевозчиков; санкции; таможенные органы; цифровая платформа.

**Для цитирования:** *Алякритский Е. Р.* Применение опыта категорирования участников внешнеэкономической деятельности таможенными органами Российской Федерации в логистической отрасли // Новизна. Эксперимент. Традиции (Н.Экс.Т). – 2026. – Т. 12. – № 2 (34). – С. 6–16.

**Application of the Experience of Categorizing the Participants in Overseas Economic Activities by the Customs Authorities of the Russian Federation in the Logistics Industry**

**Evgeniy R. Alyakritskiy**, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Moscow, Russia)

*BA student, Faculty of Customs Affairs*

E-mail: ealyakritskiy-22@edu.ranepa.ru

*Academic Supervisor:*

**Irada A. Mamedova**, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Moscow, Russia)

E-mail: mamedova-ia@ranepa.ru

**Abstract**

**Introduction:** As of 2026, the foreign economic activity of the Russian Federation is developing against the backdrop of the restructuring of global logistics chains and the exit of major operators, including Maersk and DHL, from the market. This change was accompanied by an increase in the share of insufficiently transparent intermediaries, as well as an increase in the likelihood of supply disruptions and restrictions on payments. The purpose of this study is to develop a systematic approach to assessing the reliability of carriers based on the adaptation of the state's experience in categorizing participants in foreign economic activity to the tasks of the transport and logistics sector.

**Methodology and materials:** The study is based on a subject-oriented approach used by the customs authorities of the Russian Federation in accordance with Order No. 29n of the Ministry of Finance. The author used mathematical modeling to obtain the formula for the logistics reliability index (ILR), as well as methods of system analysis to select the weight coefficients of the criteria. The empirical base was formed by statistical data from the Federal Customs Service of Russia for the first quarter of 2026.

**Results and discussion:** A digital platform model has been developed that aggregates data using AI tools and calculates the ILR index. A system of ten criteria has been proposed, and compared to common approaches, the focus has shifted from financial stability indicators to operational performance, which is interpreted through the 7R principle. The weighted assessment procedure has been refined, with the highest priority given to indicators that characterize delays and route network parameters. The model includes the distribution of contractors into three risk zones.

**Conclusions:** The novelty of the study lies in the substantive adaptation of the customs algorithm to the specifics of logistics, which reduces the likelihood of companies with an unfavorable operational history being classified as low-risk, even if they have significant financial resources. It is expected that the implementation of the ILR index will increase the transparency of partner selection procedures and contribute to the stability of foreign trade supplies in an unstable economic environment.

**Keywords:** customs authorities; digital platform; foreign economic activity; Index of Logistics Reliability; logistics; risk categorization; sanctions; carrier reliability.

**For citation:** Alyakritskiy, E. R. (2026) Application of the experience of categorizing participants in foreign economic activity by the customs authorities of the Russian Federation in the logistics industry. *Novelty. Experiment. Traditions (N.Ex.T)*. Vol. 12, no. 2 (34), pp. 6–16. (In Russ.)

---

В условиях 2026 года внешнеэкономическая деятельность Российской Федерации продолжает развиваться в обстановке нестабильности, связанной как с трансформацией международных торговых связей, так и с сохраняющимся санкционным давлением<sup>1</sup>. За последние годы привычная система глобальных логистических цепей существенно изменилась: многие традиционные маршруты фактически перестали использоваться, уступив место более сложным мультимодальным перевозкам, выстроенным через дружественные юрисдикции и промежуточные транспортные узлы. Подобная перестройка логистики неизбежно увеличила число участников перевозочного процесса и, как следствие, повысила требования к координации и надежности каждого из них.

Особенно заметным фактором стала позиция ряда крупных международных логистических операторов, которые приняли решение ограничить или полностью прекратить работу с российским рынком<sup>2</sup>. В частности, такие компании, как Maersk, MSC Mediterranean Shipping Company, CMA CGM, Harpag-Lloyd и DHL<sup>3</sup>, в различной степени ограничили предоставление услуг российским клиентам. В результате значительная часть функций по обеспечению устойчивости внешнеторговых поставок фактически перешла к альтернативным перевозчикам, региональным экспедиторам и новым посредникам, работающим в менее институционализированной среде.

В этих условиях логистическая составляющая внешнеэкономической деятельности стала одним из ключевых элементов устойчивости внешней торговли. Для предприятий-участников ВЭД выбор экспедитора или перевозчика на текущий момент выходит далеко за рамки обычного коммерческого решения: ошибка при выборе посредника может обернуться не только задержкой груза, но и блокировкой платежей, утратой контроля над товаром либо серьезными нарушениями сроков поставок.

Дополнительные сложности возникают из-за стремительного появления на рынке большого количества небольших логистических операторов, которые стремятся занять освободившиеся ниши. Формально это расширяет предложение, однако на практике увеличивает вероятность сотрудничества с компаниями, не обладающими достаточным опытом работы. В результате участники ВЭД всё чаще сталкиваются с проблемой отсутствия прозрачных и понятных механизмов проверки надежности потенциальных логистических партнеров.

Становится очевидным, что ситуативный выбор контрагентов в таких условиях не отвечает интересам бизнеса, поскольку логистические риски напрямую трансформируются

<sup>1</sup> Вахрушев В. Ю., Худжатов М. Б. Таможенная логистика в санкционных условиях // Маркетинг и логистика. 2022. № 3 (41). С. 12–24. EDN: JZOKNN

<sup>2</sup> Тухбатуллин А. А. Проблемы логистики в электронной коммерции России и пути их решения // Россия и мир в новых реалиях: изменение мирохозяйственных связей : материалы XII Евразийского экономического форума молодежи, Екатеринбург, 26–29 апреля 2022 года / Уральский государственный экономический университет. Т. 3. Екатеринбург: Уральский государственный экономический университет, 2022. С. 138–140. EDN: BLGNZJ

<sup>3</sup> Иващенко Н. С., Кадыров И. Р. Современные проблемы российских компаний-импортеров и текущее состояние транспортно-логистического рынка России // Актуальные вопросы экономики, коммерции и сервиса : Сборник научных трудов кафедры коммерции и сервиса. М.: РГУ имени А. Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство), 2022. С. 57–60. EDN: YCXVMM

в финансовые потери<sup>4</sup>. Более рациональным представляется переход к системному подходу, предполагающему комплексную оценку деловой репутации, финансовой дисциплины и институциональной устойчивости логистических операторов<sup>5</sup>. При этом отсутствие единых критериев такой оценки нередко приводит к фрагментарности управленческих решений и увеличению издержек на всех этапах трансграничного перемещения товаров.

В этой связи особый интерес представляет возможность использования опыта категорирования участников внешнеэкономической деятельности, применяемого таможенными органами Российской Федерации. Подобная система, основанная на комплексной оценке надежности компаний, может рассматриваться как потенциальная модель формирования критериев оценки логистических посредников. Адаптация такого подхода в логистической отрасли способна повысить прозрачность взаимодействия между участниками цепочек поставок и снизить операционные риски, неизбежно сопровождающие современную внешнеэкономическую деятельность. С учетом изложенного цель исследования состоит в разработке модели комплексной оценки надежности логистических посредников, которая переносит практику категорирования из таможенной сферы в контекст актуальных вызовов логистической отрасли. В качестве исходного положения принимается гипотеза о том, что включение показателей операционной эффективности в структуру разрабатываемой модели способно повысить точность выявления надежных партнеров. Ожидается, что предложенный подход позволит более содержательно оценивать устойчивость контрагента в условиях нестабильности последних лет.

Стоит отметить, что система категорирования как ориентир для разработки модели представляет собой автоматизированную процедуру оценки добросовестности бизнеса, наиболее детально регламентированную Приказом Минфина России от 21.02.2020 № 29н<sup>6</sup>. По итогам автоматизированного анализа организации распределяются по трем категориям риска: низкой, средней и высокой<sup>7</sup>. Попадание в сектор низкого уровня риска требует соответствия достаточно строгим условиям: компания должна вести внешне-торговую деятельность не менее двух лет и оформить не менее 100 деклараций на товары за рассматриваемый период.

Одновременно система оценивает финансовую устойчивость предприятия, анализируя показатели чистых активов и величину уставного капитала, а также проверяет отсутствие задолженности по налогам и таможенным платежам. Существенное значение имеет и административная история компании: систематические нарушения, предусмотренные главой 16 КоАП РФ, либо выявленная аффилированность с недобросовестными организациями автоматически переводят участника ВЭД в категорию высокого риска<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Гетман А. Г. Таможенная логистика в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности // Журнал правовых и экономических исследований. 2023. № 4. С. 180–187. DOI 10.26163/GIEF.2023.96.43.027. EDN: KLYBGV

<sup>5</sup> Альбеков А. У., Гузенко Н. В. Генезис логистики: эволюция концепций и моделей в контексте управления цепями поставок // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2024. Т. 31, № 4 (88). С. 10–23. DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2024.88.4.001. EDN: LMTCOB

<sup>6</sup> Петрова А. А., Логунова Н. Ю. Автоматизация системы категорирования участников ВЭД // Сборник научных трудов Всероссийской научной конференции с международным участием, посвященной 110-летию со дня рождения проф. Ф. Х. Садыковой : Сборник научных трудов конференции, Москва, 12 октября 2023 года. М.: РГУ имени А. Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство), 2023. С. 111–114. EDN: GVVDRY

<sup>7</sup> Семенова К. Ю. Система управления рисками как инструмент повышения эффективности таможенного контроля // Всероссийская научно-практическая конференция студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых «XV Камские чтения» : Сборник докладов, Набережные Челны, 27 октября 2023 года. Набережные Челны: Казанский (Приволжский) федеральный университет, 2024. С. 230–233. EDN: IULRIU

<sup>8</sup> Лапин Д. Д., Шевчук П. С. Субъектно-ориентированный подход как фундаментальный подход, применяемый при категорировании участников внешнеэкономической деятельности // Фундаментальные и прикладные научные исследования : Сборник трудов по материалам VIII Международного конкурса научно-исследовательских работ, награжденных дипломами I степени, Уфа, 30 апреля 2022 года. Уфа: Вестник науки, 2022. С. 41–47. EDN: LBHNEH

Следует отметить, что открытый перечень критериев, используемых при категорировании, в настоящее время включает 33 позиции, отражающие различные аспекты финансовой дисциплины и правовой благонадежности бизнеса.

По данным ФТС России на начало 2026 года, к категории низкого уровня риска относится около 12 тысяч компаний, что составляет примерно 10 % от общего числа активных участников внешнеэкономической деятельности. Именно на эти организации приходится 69 % всех оформленных товарных партий и 72,2 % совокупного объема уплаченных таможенных платежей.

Категория среднего уровня риска остается самой многочисленной: в нее входит 99 165 организаций, что соответствует приблизительно 84 % участников рынка. В зону высокого риска включено порядка 7,3 тысячи субъектов внешнеэкономической деятельности, в отношении которых применяются наиболее строгие формы таможенного контроля и досмотра<sup>9</sup>.

Такая система комплексной оценки деловой практики компаний, как отмечалось ранее, представляет интерес и для логистической отрасли. Так, принципы, лежащие в основе категорирования участников ВЭД таможенными органами РФ, могут стать фундаментом для оценки надежности перевозчиков, экспедиторов и иных посредников с целью снижения операционных рисков и повышения прозрачности взаимодействия внутри логистических цепочек. Для достижения заявленной цели исследования и проверки выдвинутой научной гипотезы в работе предполагается последовательно решить ряд взаимосвязанных задач. В частности, планируется создать систему специализированных критериев оценки и изложить теоретические основания алгоритма отнесения транспортных компаний к зонам риска, что, как ожидается, позволит обосновать его логическую непротиворечивость и прикладную релевантность.

Развивая эти идеи, можно предложить создание платформы с применением ИИ-инструментов, которая сможет агрегировать сведения из открытых источников: государственных реестров юридических лиц, бухгалтерской отчетности, судебной статистики, сервисов отслеживания перевозок, картографических и транспортных платформ, баз данных рейтинговых агентств, а также публичных отзывов клиентов и отраслевых агрегаторов.

Таблица 1

### Критерии для ILR

№	Критерий	Коэффициент значимости	Низкий риск	Средний риск	Высокий риск
<b>Общие критерии</b>					
1	Срок присутствия на рынке	2	> 7 лет	3–7 лет	< 3 лет
2	Размер уставного капитала	1	> 10 млн руб.	1–10 млн руб.	< 1 млн руб.
3	Выручка за последний отчетный год	1	> 500 млн руб.	100–500 млн руб.	< 100 млн руб.
4	Количество судебных споров (за 3 года)	3	0–3	4–10	> 10
<b>Логистические критерии</b>					
5	Доля положительных отзывов клиентов	2	≥ 90 %	75–90 %	< 75 %

<sup>9</sup> О реализации в ФТС России субъектно-ориентированной модели системы управления рисками // ФТС России : сайт. – URL: <https://customs.gov.ru/uchastnikam-ved/kategorirovanie-uchastnikov-ved/o-realizaczii-v-fts-rossii-subektno-orientirovannoj-modeli-sistemy-upravleniya-riskami> (дата обращения: 09.03.2026).

Окончание табл. 1

№	Критерий	Коэффициент значимости	Низкий риск	Средний риск	Высокий риск
6	Средний рейтинг компании на логистических платформах	2	≥4,5	3,5–4,5	<3,5
7	Количество выполненных международных перевозок за год	2	>800	300–800	<300
8	Доля перевозок с задержками	3	≤5 %	5–15 %	>15 %
9	Количество используемых международных маршрутов	3	>12	6–12	<6
10	Среднее время реакции на запрос клиента	1	≤4 часа	4–12 часов	>12 часов

*Источник: разработано автором.*

Главным принципом такой модели может стать индекс логистической надежности (ILR — Index of Logistics Reliability), который будет рассчитываться по особой формуле с применением ряда критериев.

Методологическая основа расчета индекса логистической надежности (ILR) предполагает формирование системы количественных критериев, позволяющих формализовать оценку деятельности транспортно-логистических компаний. Основная цель данной системы заключается в обеспечении объективного и сопоставимого анализа потенциальных контрагентов на основе совокупности операционных и финансовых показателей. Для построения индекса ILR предлагается использовать десять критериев, представленных в таблице 1, которые отражают ключевые характеристики устойчивости и эффективности логистической компании.

Все критерии разделены на две группы: общие и логистические. К первой группе относятся четыре показателя, характеризующие общую устойчивость компании, ее финансовые возможности и деловую репутацию. К таким показателям относятся срок присутствия на рынке, размер уставного капитала, объем выручки за последний отчетный год и количество судебных споров за последние три года. Вторая группа включает шесть логистических критериев, отражающих фактическое качество транспортных услуг, организацию перевозочного процесса и уровень взаимодействия компании с клиентами. Среди них рассматриваются доля положительных отзывов клиентов, средний рейтинг на специализированных логистических платформах, количество выполненных международных перевозок, доля перевозок с задержками, число используемых международных маршрутов и среднее время реакции на клиентский запрос.

Подобное распределение критериев обусловлено тем, что основным объектом оценки является именно операционная эффективность логистической деятельности<sup>10</sup>. Вместе с тем при анализе надежности контрагента необходимо учитывать и финансовую устойчивость компании, поскольку даже высокий уровень логистической эффективности не гарантирует долгосрочной стабильности при слабой экономической базе. Таким образом, предложенная структура критериев обеспечивает баланс между оценкой качества перевозок и общей устойчивостью бизнеса.

Каждый критерий имеет три уровня риска: низкий, средний и высокий. Для количественной формализации каждому уровню присваивается соответствующее балльное значение: низкий риск оценивается в 3 балла, средний — в 2 балла, высокий — в 1 балл. Дополнительно для каждого показателя устанавливается коэффициент значимости, отражающий его влияние на итоговый результат. Более высокие коэффициенты присваи-

<sup>10</sup> Рожко О. Н., Каценко В. В. Основные факторы развития национальной транспортно-логистической системы в условиях трансформации глобальных цепей поставок // Экономическое развитие России. 2024. Т. 31, № 1. С. 37–42. EDN: HPJGKY

ваются тем критериям, которые в наибольшей степени характеризуют надежность перевозочного процесса.

Итоговое значение индекса логистической надежности определяется на основе формулы, включающей два множителя:

$$ILR = \left( \sum_{j=1}^6 a_j L_j \right) \times \left( 1 + \frac{\sum_{i=1}^4 b_i F_i}{\max \sum_{i=1}^4 b_i F_i} \right)$$

*Источник: разработано автором*

где  $L_j$  — баллы логистических критериев;

$F_i$  — баллы общих критериев;

$a_j$  — коэффициенты значимости логистических критериев;

$b_i$  — коэффициенты значимости общих критериев.

Первый множитель представляет собой взвешенную сумму логистических критериев и отражает основную оценку качества операционной деятельности компании. Вторым множителем выполняется корректирующая функция и рассчитывается на основе общих показателей, характеризующих устойчивость бизнеса.

Расчет предельных значений индекса логистической надежности осуществляется исходя из структуры предложенной формулы и системы балльной оценки критериев. Поскольку каждый показатель может принимать одно из трех значений (1, 2 или 3 балла), диапазон итогового индекса определяется комбинацией минимальных и максимальных значений всех критериев с учетом их коэффициентов значимости.

Алгоритм определения границ индекса включает несколько последовательных этапов. На первом этапе рассчитывается диапазон значений логистической составляющей индекса, которая представляет собой взвешенную сумму шести логистических критериев. Минимальное значение данной суммы формируется в ситуации, когда по всем показателям фиксируется высокий уровень риска и каждому критерию присваивается минимальное количество баллов. Максимальное значение, напротив, достигается при наиболее благоприятных значениях показателей, соответствующих низкому уровню риска и максимальному баллу.

На втором этапе определяется диапазон корректирующего коэффициента, который рассчитывается на основе четырех общих критериев, характеризующих устойчивость и деловую стабильность компании. Сначала вычисляется максимально возможное значение взвешенной суммы этих критериев. Далее фактическое значение данной суммы соотносится с ее максимально возможным уровнем, что позволяет получить относительную величину, отражающую степень финансовой и организационной устойчивости компании. К полученному отношению добавляется единица, в результате чего формируется корректирующий множитель, усиливающий или ослабляющий основную логистическую оценку.

Минимальное значение второго множителя возникает при наихудших значениях всех общих критериев, тогда как максимальное — при их наиболее благоприятных значениях. Соответственно, итоговый индекс ILR определяется как произведение минимального или максимального значения логистической части на соответствующее значение корректирующего коэффициента.

Таким образом, при наименее благоприятных значениях всех показателей формируется минимальное значение индекса, тогда как при оптимальных значениях критериев

достигается его верхняя граница. В результате расчетов установлено, что возможный диапазон значений индекса логистической надежности составляет от 17,29 до 78,00, что позволяет использовать данный показатель для ранжирования и сравнительной оценки логистических компаний по уровню их надежности.

Базируясь на статистике ФТС России о категорировании участников ВЭД в I квартале 2026 года, можно следующим образом распределить значения индекса по уровням риска.

Таблица 2

### Распределение значений ILR по уровням риска

Уровень риска	Значение ФТС России	Характеристика	Значение ILR
Низкий	10 %	Наилучшие компании, у которых логистические и общие показатели максимально развиты	72,01–78,00
Средний	84 %	Большинство участников рынка, чьи показатели варьируются от умеренно низких до высоких, но не достигают максимальных комбинаций	21,01–72,00
Высокий	6 %	Малая часть контрагентов с низкими логистическими и общими показателями	17,29–21,00

*Источник: разработано автором.*

Распределение в таблице 2 представляется вполне реалистичным, поскольку достижение максимальных значений ILR требует от компании одновременного соблюдения целого ряда условий: присутствие на рынке более семи лет, выполнение свыше 800 международных рейсов ежегодно, наличие более 12 активно используемых маршрутов, и при этом доля перевозок с задержками не должна превышать пяти процентов. Обратная сторона этой системы, зона высокого риска с индексом ниже 21 балла, охватывает примерно шесть процентов контрагентов: попадание в этот диапазон сигнализирует не столько о начальном уровне развития компании или небольших масштабах деятельности, сколько о системных проблемах в операционном управлении.

Важно подчеркнуть, что формула ILR сконструирована следующим образом: компания со значительным уставным капиталом и многолетним опытом работы, но при этом демонстрирующая высокую долю задержек либо имеющая устойчиво негативные отзывы клиентов, не сможет оказаться в зоне низкого риска. Это обусловлено тем, что в предложенной модели логистические критерии обладают более высоким удельным весом по сравнению с финансовыми показателями. Подобное соотношение отражает специфику транспортной отрасли, где конечный результат деятельности оценивается прежде всего через выполнение принципа 7R<sup>11</sup>, предполагающего доставку нужного товара, в нужном количестве и состоянии, в нужное место и время, нужному получателю и по оптимальной стоимости.

С другой стороны, новые компании, обладающие относительно небольшим уставным капиталом, но демонстрирующие высокое качество перевозочного процесса, минимальное количество срывов поставок и положительные отзывы клиентов, способны закрепиться в средней зоне рейтинга и, при сохранении стабильных операционных показателей, приблизиться к категории низкого уровня риска.

Такой принцип построения ILR особенно актуален в современных условиях развития рынка, так как проведенное исследование свидетельствует о том, что в условиях

<sup>11</sup> Клевнов О. Г., Мамедова И. А. Управление информационными потоками на основе принципов ITIL и 7R // Международный научно-исследовательский журнал. 2024. № 7 (145). DOI 10.60797/IRJ.2024.145.5. EDN: EIDGHD

глубокой трансформации международной логистики, характеризующейся уходом ряда традиционных международных операторов и появлением новых участников рынка с ограниченной степенью репутационной прозрачности, субъекты внешнеэкономической деятельности столкнулись с существенным дефицитом инструментов объективной оценки контрагентов.

В этой связи особый интерес представляет опыт категорирования, накопленный таможенными органами Российской Федерации. Данную практику можно рассматривать в качестве методологической основы для разработки аналогичных механизмов в сфере логистики при условии ее адаптации к специфике перевозочного процесса. В свою очередь, предложенная в исследовании модель индекса логистической надежности примечательна тем, что она не воспроизводит таможенный подход механически, а предлагает его содержательную переработку. В частности, приоритетное значение в ней придается показателям операционной эффективности перевозчика, тогда как общие параметры выступают лишь одним из элементов комплексной оценки. Подобный акцент представляется обоснованным для логистической отрасли, где ключевым критерием результативности выступает своевременность и стабильность доставки грузов.

Новизна предложенного подхода связана с тем, что алгоритмы контроля, применяемые в таможенном администрировании, увязываются с операционными метриками логистического сервиса; в результате становится возможным сформировать иную систему критериев и построить математическую модель для их количественной оценки. Разработанный инструментарий, в который входят расчетный индекс и алгоритм автоматизированного скоринга, снижает влияние субъективных суждений и задает воспроизводимый, прозрачный механизм рейтингования участников рынка в режиме, близком к реальному времени. Практическая значимость полученных результатов определяется созданием прикладного механизма: грузовладельцы получают инструмент для снижения рисков при выборе контрагента, тогда как добросовестные перевозчики — сопоставимое и обоснованное подтверждение своей операционной надежности. В совокупности это может поддерживать более устойчивую конкурентную среду в условиях трансформации логистики.

Вместе с тем следует отметить, что предложенная модель требует дальнейшей проработки и адаптации с применением реальных данных компаний логистической отрасли. Однако сама постановка вопроса о формировании публичных отраслевых рейтингов, основанных на принципах скоринговых систем, применяемых в таможенной практике, представляется своевременной и обладающей значительным практическим потенциалом. В более широком контексте речь идет о создании прозрачной и предсказуемой среды в сфере логистики, что в современных условиях становится одним из важных факторов устойчивости внешнеторговой деятельности.

### Список источников

1. Альбеков А. У. Генезис логистики: эволюция концепций и моделей в контексте управления цепями поставок / А. У. Альбеков, Н. В. Гузенко // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2024. Т. 31, № 4 (88). С. 10–23. DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2024.88.4.001. EDN: LMTCOB
2. Вахрушев В. Ю. Таможенная логистика в санкционных условиях / В. Ю. Вахрушев, М. Б. Худжатов // Маркетинг и логистика. 2022. № 3 (41). С. 12–24. EDN: JZOKNN
3. Гетман А. Г. Таможенная логистика в международных цепях поставок товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности // Журнал правовых и экономических исследований. 2023. № 4. С. 180–187. DOI 10.26163/GIEF.2023.96.43.027. EDN: KLYBGV

4. *Иващенко Н. С.* Современные особенности отечественного потребительского рынка товаров и услуг / Н. С. Иващенко, И. Р. Кадыров // Актуальные проблемы экономики, коммерции и сервиса : Сборник научных трудов кафедры коммерции и сервиса, посвященный Юбилейному году РГУ им. А. Н. Косыгина / Под ред. В. Ю. Мишакова, Л. Е. Зерновой. М.: РГУ им. А. Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство), 2020. С. 72–79. EDN: МТХСФК
5. *Клевнов О. Г.* Управление информационными потоками на основе принципов ITIL и 7R / О. Г. Клевнов, И. А. Мамедова // Международный научно-исследовательский журнал. 2024. № 7 (145). DOI 10.60797/IRJ.2024.145.5. EDN: EIDGHD
6. *Лапин Д. Д.* Субъектно-ориентированный подход как фундаментальный подход, применяемый при категорировании участников внешнеэкономической деятельности / Д. Д. Лапин, П. С. Шевчук // Фундаментальные и прикладные научные исследования : Сборник трудов по материалам VIII Международного конкурса научно-исследовательских работ, награжденных дипломами I степени, Уфа, 30 апреля 2022 года. Уфа: Вестник науки, 2022. С. 41–47. EDN: LBHNEH
7. *Петрова А. А.* Автоматизация системы категорирования участников ВЭД / А. А. Петрова, Н. Ю. Логунова // Сборник научных трудов Всероссийской научной конференции с международным участием, посвященной 110-летию со дня рождения проф. Ф. Х. Садыковой : Сборник научных трудов конференции, Москва, 12 октября 2023 года. М.: РГУ им. А. Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство), 2023. С. 111–114. EDN: GVVDRY
8. *Рожко О. Н.* Основные факторы развития национальной транспортно-логистической системы в условиях трансформации глобальных цепей поставок / О. Н. Рожко, В. В. Каценко // Экономическое развитие России. 2024. Т. 31, № 1. С. 37–42. EDN: HPJGKY
9. *Семенова К. Ю.* Система управления рисками как инструмент повышения эффективности таможенного контроля // Всероссийская научно-практическая конференция студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых «XV Камские чтения» : Сборник докладов, Набережные Челны, 27 октября 2023 года. Набережные Челны: Казанский (Приволжский) федеральный университет, 2024. С. 230–233. EDN: IULRIU
10. *Тухбатуллин А. А.* Проблемы логистики в электронной коммерции России и пути их решения // Россия и мир в новых реалиях: изменение мирохозяйственных связей : материалы XII Евразийского экономического форума молодежи, Екатеринбург, 26–29 апреля 2022 года / Уральский государственный экономический университет. Т. 3. Екатеринбург: Уральский государственный экономический университет, 2022. С. 138–140. EDN: BLGNZJ

#### Сведения об авторе:

**Алякритский Евгений Романович**, студент 4-го курса, факультет таможенного дела, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Москва, Российская Федерация, e-mail: ealyakritskiy-22@edu.ranepa.ru

**Научный руководитель: Мамедова Ирада Ахатовна**, кандидат экономических наук, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Москва, Российская Федерация, e-mail: mamedova-ia@ranepa.ru

#### References

1. Albekov, A. U., Guzenko, N. V. (2024) Genesis of logistics: evolution of concepts and models in the context of supply chain management. *Bulletin of the Rostov State University of Economics (RINH)*. Vol. 31, No. 4(88). Pp. 10–23. DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2024.88.4.001. EDN: LMTCOB

2. Vakhrushev, V. Y., Khujatov, M. B. (2022) Customs logistics in sanctioned conditions. *Marketing and Logistics*. No. 3 (41). Pp. 12–24. EDN: JZOKNN
3. Getman, A. G. (2023) Customs logistics in international supply chains of goods containing intellectual property objects. *Journal of Legal and Economic Research*. No. 4. Pp. 180–187. DOI 10.26163/GIEF.2023.96.43.027. EDN: KLYBGV
4. Ivashchenko, N. S., Kadyrov, I. R. (2022) Modern problems of Russian importing companies and the current state of the Russian transport and logistics market. Actual issues of economics, commerce and service : Collection of scientific papers of the Department of Commerce and Service. – Moscow: *Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “A. N. Kosygin Russian State University (Technology. Design. Art)”*. Pp. 57–60. EDN: YCXVMM
5. Klevnov, O. G., Mamedova, I. A. (2024) Information flow management based on the principles of ITIL and 7R. *International Scientific Research Journal*. No. 7(145). DOI 10.60797/IRJ.2024.145.5. EDN: EIDGHD
6. Lapin, D. D., Shevchuk, P. S. (2022) A subject-oriented approach as a fundamental approach used in categorizing participants in foreign economic activity. Fundamental and applied scientific research : a collection of papers based on the materials of the VIII International Competition of scientific research papers awarded with diplomas of the I degree, Ufa, April 30, 2022. – Ufa: *Bulletin of Science*. Pp. 41–47. EDN: LBHHED
7. Petrova, A. A., Logunova, N. Y. (2023) Automation of the foreign economic activity participant categorization system. Proceedings of the All-Russian Scientific Conference with international participation dedicated to the 110th anniversary of the birth of Professor F. H. Sadykova : Proceedings of the conference, Moscow, October 12, 2023. – Moscow: *A.N. Kosygin Russian State University (Technology. Design. Art)*. Pp. 111–114. EDN: GVVDRY
8. Rozhko, O. N., Katsenko, V. V. (2024) The main factors of the development of the national transport and logistics system in the context of the transformation of global supply chains. *Economic development of Russia*. Vol. 31, No. 1. Pp. 37–42. EDN: HPJGKY
9. Semenova, K. Y. (2024) Risk management system as a tool for improving the effectiveness of customs control. All-Russian Scientific and practical Conference of students, undergraduates, postgraduates and young scientists “XV Kama readings” : Collection of reports, Naberezhnye Chelny, October 27, 2023. – Naberezhnye Chelny: *Kazan (Volga Region) Federal University*. Pp. 230–233. EDN: IULRIU
10. Tuxhatullin, A. A. (2022) Logistics problems in Russian e-commerce and ways to solve them. Russia and the world in new realities: changing world economic relations : proceedings of the XII Eurasian Economic Youth Forum, Yekaterinburg, April 26–29, 2022 / Ural State University of Economics. Vol. 3. – Yekaterinburg: *Ural State University of Economics*. Pp. 138–140. EDN: BLGNZJ

#### **About the author:**

**Evgeniy R. Alyakritskiy**, BA student, Faculty of Customs Affairs, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Moscow, Russia), e-mail: ealyakritskiy-22@edu.ranepa.ru

**Academic Supervisor: Irada A. Mamedova**, PhD in Economics, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Moscow, Russia), e-mail: mamedova-ia@ranepa.ru