

УДК 338.012

DOI 10.25799/AR.2019.80.1.007

## **Проблемы таможенного контроля на транспорте (на примере железной дороги)**

**Вериго Сергей Александрович**

Кандидат экономических наук, доцент,  
доцент кафедры таможенного права и организации таможенного дела,  
Российский университет транспорта,  
127055, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;  
e-mail: sergej\_verigo@mail.ru

**Кудряшов Андрей Борисович**

Кандидат педагогических наук,  
доцент кафедры информационного и технического обеспечения органов внутренних дел,  
Дальневосточный юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации,  
680020, Российская Федерация, Хабаровск, переулок Казарменный, 15;  
e-mail: kingbarbus@mail.ru

**Панина Елена Анатольевна**

Старший преподаватель кафедры международного бизнеса и таможенного дела,  
Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,  
115054, Российская Федерация, Москва, переулок Стремянный, 36;  
e-mail: alena\_petr@mail.ru

### **Аннотация**

В статье рассматриваются вопросы таможенного контроля; освещаются проблемы его совершенствования на железнодорожном транспорте. Авторами сделан вывод о необходимости дальнейшего реформирования системы таможенного контроля.

На сегодняшний день вопросам таможенного контроля уделяется немало внимания со стороны государства. В большей степени именно повышению уровня эффективности таможенного контроля. Таможенный контроль является одним из базовых понятий в сфере таможенного регулирования. В первую очередь это связано с тем, что таможенный контроль является одним из наиболее приоритетных направлений в деятельности таможенных органов России.

Понятие таможенного контроля понимается как в широком, так и в узком смысле. В соответствии со ст. 4 ТК ТС таможенный контроль понимается как комплекс мер, которые реализуют таможенные органы в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства государств — членов ЕАЭС. В узком же смысле таможенный контроль представляет собой проверочные действия в определенных формах, которые достаточны для обеспечения соблюдения и выявления нарушений таможенного законодательства.

Таможенный контроль необходим для реализации целого ряда задач. В первую очередь для установления законности перемещения через таможенную границу различных товаров и транспортных средств, а также для обнаружения товаров, которые запрещены к ввозу или вывозу. Кроме этого в ходе таможенного контроля происходит выявление товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу без документов и т.д.

#### **Для цитирования в научных исследованиях**

Вериго С.А., Кудряшов А.Б., Панина Е.А. Проблемы таможенного контроля на транспорте (на примере железной дороги) // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 1А. С. 61-70.

#### **Ключевые слова**

Таможенный контроль; транспортная инфраструктура; железнодорожный транспорт; транспортная система; таможенные органы.

## **Введение**

По размерам территории Россия является одной из крупнейших стран мира, и для полноценного экономического развития государства наличие и развитие транспортной инфраструктуры является актуальной и насущной необходимостью.

Наша страна в силу своего географического положения обладает практически всеми видами современного транспорта. Транспортная система государства играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии, и обеспечение надежного обслуживания потребителей транспортных услуг с минимальными транспортными издержками является едва ли не главным условием поступательного экономического развития [Терешина, 2012].

Процессы глобализации мировой экономики и увеличение объемов международной торговли открывают перед нашей страной множество перспектив, в том числе и по превращению России в международного транспортного лидера, связующего Восток и Запад. Формирование Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) создает предпосылки к созданию единого экономического пространства для государств-участников, придает стимулы для развития торговых отношений. Среди множества задач формирования и развития ЕАЭС одной из важнейших будет задача развития логистической и транспортной инфраструктуры. Россия является самым крупным участником ЕАЭС и отечественная транспортная система выполняет основную роль в организации как пассажирских, так и грузовых перевозок.

Но, в то же время, существуют определенные проблемы, решение которых необходимо для успешной интеграции российской транспортной системы в международные транспортные коридоры. Во-первых, это низкая, если не сказать хаотичная, организация транспортно-логистического обслуживания. Во-вторых, это низкое качество российских дорог, не отвечающее мировым стандартам. В третьих, это отсталость подвижного состава (как автомобильного, так и железнодорожного), что приводит в итоге к снижению мобильности населения, так и к высоким издержкам при перевозках на большие расстояния. Кроме того, к проблемам транспортной системы страны относится большая удаленность хозяйствующих субъектов от рынков сбыта, что не способствует снижению логистических издержек в конечной цене продукции [Лукьянович, 2014, 126].

## Литературный обзор

Исторически ведущим звеном транспортной системы России является железнодорожный транспорт. Железнодорожная сеть России является одной из протяженных в мире и включает в себя 86 тыс. км. путей общего пользования, что составляет примерно 7% мировой железнодорожной сети [Терешина, 2018, 32]. Железные дороги России приносят 1,5% ежегодного вклада в ВВП страны и перевозят 1 миллиард человек и свыше 1 миллиарда тонн грузов ежегодно, что свидетельствует о важности данной сферы для отечественной экономики [ОАО «РЖД»].

Россия, в силу особенностей географического положения представляет собой своего рода мост между Востоком и Западом, а протяженность железных дорог вполне позволяет пропускать грузы из Европы на Дальний Восток и в азиатские страны. Развитие и совершенствование транспортных возможностей страны благосклонно скажется на экономическом развитии регионов, приведет к снижению таможенных барьеров и облегчению тарифной политики.

Наряду с вовлечением России в международные транспортные связи актуальной становится и проблема таможенного контроля товаров, перевозимых по железной дороге.

## Материалы и методы

Понятие «таможенный контроль» можно трактовать с нескольких точек зрения – с одной стороны, это меры, которые применяются для обеспечения соблюдения законов и положений, выполняемых таможенными органами. С другой стороны, таможенный контроль есть не что иное, как совокупность мер, осуществляемых таможенной службой в целях обеспечения таможенного законодательства [Попова, 2016, 9].

Таможенный контроль, согласно ст. 310 Таможенного кодекса ЕАЭС (далее – ТК ЕАЭС), проводится таможенными органами в отношении объектов таможенного контроля с применением к ним определенных ТК ЕАЭС форм таможенного контроля и (или) мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля.

В целях выявления товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС в нарушение международных правил, таможенный контроль может проводиться в отношении физических лиц, пересекающих таможенную границу Союза [Таможенный кодекс, 2018].

Таможенные органы в пределах своих полномочий на таможенной территории ЕАЭС выполняют следующие задачи:

- 1) по защите национальной безопасности государств-членов, жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды;
- 2) по созданию условий для ускорения и упрощения перемещения товаров через таможенную границу Союза;
- 3) по обеспечению исполнения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования, иных международных договоров и актов, составляющих право Союза, законодательства государств-членов о таможенном регулировании, а также законодательства государств-членов, контроль за соблюдением которого возложен на таможенные органы.

В целях обеспечения выполнения вышеуказанных задач таможенные органы в пределах своей компетенции исполняют ряд функций, таких как:

- 1) совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля;

2) взимание таможенных платежей, а также специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, контроль правильности их исчисления и своевременности уплаты, возврат (зачет) и принятие мер по их принудительному взысканию;

3) обеспечение соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу;

4) противодействие легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма при проведении таможенного контроля за перемещением через таможенную границу наличных денежных средств и (или) денежных инструментов;

5) предупреждение, выявление и пресечение преступлений и административных правонарушений;

6) защита прав на объекты интеллектуальной собственности на таможенной территории;

7) ведение таможенной статистики;

8) осуществление экспортного, радиационного и иных видов государственного контроля (надзора) в соответствии с законодательством государств-членов [Бондарев, 2016, 62].

Чтобы осуществлять грузоперевозки в международном сообщении, используя железные дороги, перевозка грузов обязательно должна сопровождаться составлением и подписанием специальных документов. При этом все бумаги для транспортировок товара, как и процедуры по организации железнодорожных перевозок, регулируются законодательными актами, имеющими статус международных. В случае с железнодорожным транспортом перевозчики опираются на два основных международных документа: Конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов (МГК), которая регулирует грузоперевозки по железнодорожному сообщению между странами; КОТИФ - соглашение, где рассматриваются вопросы международных железнодорожных перевозок. Помимо прочего, документ позволяет определить размер и условия наступления ответственности при порче и повреждениях грузов [Хорин, 2018, 10].

Согласно международным конвенциям, перевозка грузов сопровождается рядом документов, к которым относятся:

1. Договор перевозки.
2. Товарно-транспортная накладная. Оформление документа зависит от транспорта, который осуществляет перевозку груза. Это могут быть авиаперевозки, морские, автомобильные, но в данном случае железнодорожные. Оформляется накладная в трех экземплярах: первый – поставщику, второй – перевозчику, третий – получателю груза.

Содержит в себе основную информацию:

- место и время составления договора на грузоперевозки;
- данные отправителя;
- данные получателя;
- данные перевозчика;
- место и дата приема груза;
- маркировка, используемый вид упаковки, иные нюансы перевозимого груза;
- количества грузовых мест и их данные;
- общий вес груза;
- данные о внесенных платежах;
- инструкции, используемые для соблюдения таможенных правил;

- указание того, что транспортировка должна быть осуществлена вне зависимости от препятствий, установленных Конвенцией.

Товарно-транспортная накладная может содержать в себе следующую дополнительную информацию:

- запрет на перегрузку;
- обязательные платежи;
- время или момент для обязательной оплаты платежей;
- стоимость товара;
- условия страхования груза;
- срок, в течение которого транспортировка должна быть успешно завершена;
- документы, переданные перевозчику.

3. Carnet ATA - таможенный документ, который действует на территории различных стран. Может применяться вместо таможенной декларации. Использование карнета ATA чаще всего целесообразно в тех случаях, когда необходимо ввести грузы для выставок или спортивные снаряжения в короткие сроки. Также карнет ATA может быть применен при транспортировке товаров: для ремонта или модификаций, не предназначенных для продажи, а также образцов товаров. Carnet ATA используется из-за наличия следующих преимуществ:

- не затрачивается время и средства для оформления ввоза груза на определенное время;
- избавляет от необходимости оформления дополнительных таможенных документов;
- является финансовой гарантией, что освобождает от необходимости оформления банковских и иных видов гарантий;
- освобождение от уплаты ввозной пошлины;
- действует в течение одного года;
- документ не требуется переводить на государственный язык иной страны;
- широкая сфера применения.

4. СМР – международная товарно-транспортная накладная (ТТН). Это трехсторонний договор, содержащий следующую информацию:

- количество товара;
- данные о перевозчике;
- данные об отправителе;
- данные о получателе;
- список сопроводительных документов;
- время доставки груза.

СМР является необходимой к оформлению только в ряде случаев:

- места погрузки и разгрузки – разные страны;
- одна из стран договора является участником конвенции;
- за транспортировку будет выплачено вознаграждение.

5. Коносамент – это документ, который передается от перевозчика грузоотправителю. Он необходим для того, чтобы подтвердить право собственника на перевозимый груз. Коносамент выполняет следующие функции:

- ТТН;
- товарораспорядительный документ;

- подтверждение получения товара перевозчиком в установленном состоянии;
- подтверждение договора транспортировки [Международные перевозки, 2019].

## Результаты и методы

Основными условиями перевозок грузов по железной дороге в международном сообщении являются следующие: грузы принимаются к перевозке по внутренним правилам страны отправления; договор перевозки оформляется соответствующей накладной, которая заполняется на русском языке и языке страны-партнера [Переверзева, 2016]. При международной перевозке железнодорожным транспортом перевозчик предоставляет таможенному органу:

1. Документы: транспортные (перевозочные) документы; передаточная ведомость на железнодорожный подвижной состав; документ, содержащий сведения о припасах; документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза; имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.

2. Сведения: наименование и адрес отправителя товаров; наименование и адрес получателя товаров; наименование станции отправления и станции назначения товаров; о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров; наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности не менее чем на уровне первых четырех знаков; вес брутто товаров (в килограммах); идентификационные номера контейнеров [Таможенный кодекс, 2018, 89].

Таможенный контроль железнодорожного транспорта осуществляется в железнодорожных пунктах пропуска на пограничных станциях, и проводится в следующих формах:

- получение объяснений;
- проверка таможенных, иных документов и (или) сведений;
- таможенный осмотр;
- таможенный досмотр;
- таможенный осмотр помещений;
- таможенная проверка [таможенный кодекс, 2018, 322].

При проведении таможенного контроля важно, чтобы происходило таможенное оформление физических лиц. Оно может осуществляться непосредственно в вагонах пассажирского поезда либо на вокзалах пограничных железнодорожных станций [Потанина, 2011, 223].

Однако, есть и определенные проблемы, связанные с проведением таможенного контроля на железнодорожном транспорте. В частности, это большие сроки проведения проверочных мероприятий, что вызывает нередкие задержки поездов, особенно пассажирских, и приводит впоследствии к выплате различных штрафов и компенсаций. А это негативно сказывается на уровне проверки железнодорожного транспорта и, как правило, связано с непригодностью конструкций пассажирских поездов к быстрому и эффективному осмотру, в силу чего невозможно в короткие сроки проверить и выявить возможные тайники за обшивкой вагона в купе, тамбурах, коридорах и т.д. [Епифанцев, 2015, 41; Брянцев, 2015, 41].

Основными способами для решения данной проблемы могут выступать следующие методы:

1. Использование технических средств, реагирующих на перемещение, изменение объема,

на несанкционированный вход в систему, включая использование лазерной и компьютерной техники.

2. Использование в ходе осмотров розыскных собак.

3. Применение наружных камер наблюдения в местах отстоя и погрузки пассажирских вагонов и локомотивов.

Но, при всей актуальности, вышеперечисленные методы не всегда возможно реализовать в силу высокой стоимости оборудования (которое должно быть устойчиво ко взломам, энергопомехам и независимо от перепадов напряжения в электросетях) и недостаточного количества служебных собак в кинологических подразделениях ФТС.

Также было бы правильным для ускорения времени таможенного контроля железнодорожного транспорта использовать следующие методы:

1) Внедрение принципа первичности электронных документов и сведений в электронном виде при построении таможенных технологий и подготовке нормативных правовых актов;

2) Документы и/или сведения, необходимые для пропуска через границу представляются только в таможенный орган (за исключением пограничного контроля);

3) Использование интегрированных информационно-программных и технических средств, автоматизирующих функции государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу, что позволяет таможенному органу принять решение в отношении перемещаемых товаров;

4) Сокращение времени обработки транспортных средств в пункте пропуска, если не потребовалась дополнительная проверка;

5) Создание механизмов расширенного использования предварительной информации для обработки железнодорожных составов в пунктах пропуска;

6) Повышение информационного обмена и взаимодействия таможенных органов государств–членов ЕАЭС по уголовным и административным делам в сфере таможенного дела [Переверзева, 2016, 115; Панина, 2016, 120].

## Заключение

Таким образом, таможенный контроль железнодорожного транспорта представляет собой комплекс серьезных проблем, решение которых сможет повысить эффективность проверочных мероприятий и серьезно сократить время, необходимое на их проведение.

## Библиография

1. Бондарев С.А., Макарова И.Г. Экономическая безопасность в условиях Евразийского экономического союза / Актуальные проблемы таможенного дела и евразийской интеграции. – М.: РЭУ им. Г.В. Плеханова. – 2016. – с. 62.
2. Брянцев П.Т. Оптимизация и сокращение сроков при проведении таможенного контроля в железнодорожных пунктах пропуска // Государство и право. – 2015. – №12. – с. 41.
3. Епифанцева Л.А. Проблемы, возникающие при проведении таможенного контроля при перемещении товаров железнодорожным транспортом, и пути их решения // Студенческий форум: электрон. научн. журн. – 2018. – № 6 (27). – с. 41.
4. Лукьянович Н.В., Котляров Н.Н., Левченко Л.В. Проблемы создания Единого транспортного пространства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) // Мировая экономика и международные отношения. – 2014. – № 7 (116). – 126 с.
5. Международные перевозки грузов железнодорожным транспортом. URL: <https://econom-trans.ru/zd/mezhdunarodnye-perevozki-gruzov-zhd-transportom.html>
6. Панина Е.А. Евразийский экономический союз на мировой карте интеграционных объединений //

- Международная торговля и торговая политика. – 2016. – №2. – с. 120.
7. Переверзева Е.А., Кныш С.В., Рыбалкина Е.О. Особенности таможенных операций в отношении товаров, перевозимых железнодорожным транспортом // Экономика и социум. – 2016. – №12(31). – с. 115.
  8. Попова Л.И. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие для вузов. – М.: ЮРАЙТ. – 2016. – с. 9.
  9. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Действует с 01.01.2018 г. – с. 89-322.
  10. Транспорт в России. 2018. Статистический сборник / Росстат. – М. – 2018.
  11. Экономика железнодорожного транспорта: учебник. / Под ред. Н.П. Терешинной, Л.П. Левицкой, Л.В. Шкуриной – М. – 2012. – с. 32.
  12. Потанина Ю. М. Стратегический управленческий учет и управление капиталом организации : дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.12 / Потанина Юлия Михайловна ; науч. рук. В.П. Суйц ; Моск. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова; Экономический факультет – Москва, 2011. – 223 с.
  13. Хорин А.Н., Бровкин А.В. Ключевые индикаторы отчета об устойчивом развитии организации / Хорин А.Н., Бровкин А.В. // Теоретическая и прикладная экономика. – 2018. – № 1. – 1-12 с.

### **Problems of customs control on transport (for example, railroad)**

**Sergei A. Verigo**

PhD in Economics,  
Associate Professor,  
Associate Professor at the Department of Customs Law and Customs Organization,  
Russian University of Transport,  
127055, 9/9, Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: sergej\_verigo@mail.ru

**Andrei B. Kudryashov**

PhD in Pedagogics,  
Associate Professor at the Department of Information and Technical Support of Internal Affairs,  
Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation,  
680020, 15, Kazarmennyi lane, Khabarovsk, Russian Federation;  
e-mail: kingbarbus@mail.ru

**Elena A. Panina**

Senior Lecturer,  
Department of International Business and Customs,  
Russian Economic University named after G.V. Plekhanov,  
115054, 36, Stremyannyi lane, Moscow, Russian Federation;  
e-mail: alena\_petr @ mail.

#### **Abstract**

The article deals with the issues of customs control; highlights the problems of its improvement in rail transport. The authors concluded that it is necessary to further reform the system of customs control.

Today, a lot of attention is paid to the issues of customs control by the state. To a greater extent, it is the increase in the level of efficiency of customs control. Customs control is one of the basic

concepts in the field of customs regulation. First of all, this is due to the fact that customs control is one of the top priorities in the activities of the customs authorities of Russia.

The concept of customs control is understood both in a broad and narrow sense. In accordance with article 4 of the customs code, customs control is understood as a set of measures implemented by the customs authorities in order to ensure compliance with the customs legislation of the EAEU and the legislation of the EAEU member States. In a narrow sense, customs control is a verification action in certain forms, which are sufficient to ensure compliance and identify violations of customs legislation.

Customs control is necessary for the implementation of a number of tasks. First of all, to establish the legality of movement across the customs border of various goods and vehicles, as well as to detect goods that are prohibited for import or export. In addition, in the course of customs control is the identification of goods and vehicles transported across the customs border without documents, etc.

### For citations

Verigo S.A., Kudryashov A.B., Panina E.A. (2019) Problemy tamozhennogo kontrolya na transporte (na primere zheleznoy dorogi) [Problems of customs control on transport (for example, railroad)]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (1A), pp. 61-70.

### Keywords

Customs control; transport infrastructure; railway transport; transport system; customs authorities.

### References

1. Bondarev S.A., Makarova I.G. Ekonomicheskaya bezopasnost' v usloviyakh Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Economic security in the context of the Eurasian Economic Union]. *Aktual'nyye problemy tamozhennogo dela i yevraziyskoy integratsii* [Actual problems of customs and Eurasian integration]. M.: REU im. G.V. Plekhanova, 2016, pp. 62.
2. Bryantsev P.T. Optimizatsiya i sokrashcheniye srokov pri provedenii tamozhennogo kontrolya v zheleznodorozhnykh punktakh propuska [Optimization and reduction of time during customs control at railway checkpoints]. *Gosudarstvo i pravo – State and Law*, 2015, no. 12, pp. 41.
3. Yepifantseva L.A. Problemy, vznikayushchiye pri provedenii tamozhennogo kontrolya pri peremeshchenii tovarov zheleznodorozhnym transportom, i puti ikh resheniya [Problems arising during customs control when goods are transported by rail, and ways to solve them]. *Studencheskiy forum: elektron. nauchn. zhurn – Student Forum: electron. scientific journals*, 2018, – no. 6(27), pp. 41.
4. Luk'yanovich N.V., Kotlyarov N.N., Levchenko L.V. Problemy sozdaniya Yedinogo transportnogo prostranstva Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza (YEAES) [Problems of creating a single transport space of the Eurasian Economic Union (EAEU)]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya – World Economy and International Relations*, 2014, – no. 7(116), pp. 126.
5. *Mezhdunarodnyye perevozki gruzov zheleznodorozhnym transportom* [International carriage of goods by rail] URL: <https://econom-trans.ru/zd/mezhdunarodnye-perevozki-gruzov-zhd-transportom.html>
6. Panina Ye.A. Yevraziyskiy ekonomicheskii soyuz na mirovoy karte integratsionnykh ob'yedineniy [Eurasian Economic Union on the World Map of Integration Associations]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika – International Trade and Trade Policy*, 2016, no. 2, pp. 120.
7. Perevezeva Ye.A., Knysh S.V., Rybalkina Ye.O. Osobennosti tamozhennykh operatsiy v otnoshenii tovarov, perevoziykh zheleznodorozhnym transportom [Features of customs operations in relation to goods transported by rail]. *Ekonomika i sotsium – Economy and Society*, 2016, no. 12(31), pp. 115.
8. Popova, L.I. (2016), *The organization of customs control of goods and vehicles: a manual for universities* [Organizatsiya tamozhennogo kontrolya tovarov i transportnykh sredstv: uchebnoye posobiye dlya vuzov], M.: YURAYT, 9 p.
9. Tamozhenny kodeks Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza. Deystvuyet s 01.01.2018 g. – s. 89-322.

- 
10. *Transport in Russia. 2018. Statistical collection / Rosstat* [*Transport v Rossii. 2018. Statisticheskiy sbornik / Rosstat*], M., 2018.
  11. *Economics of rail transport: a textbook.* / Ed. N.P. Tereshina, L.P. Levitskaya, L.V. Skins [*Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta: uchebnik.* / Pod red. N.P. Tereshinoy, L.P. Levitskoy, L.V. Shkurinoy], M., 2012, 32 p.
  12. Potanina, Ю.М. (2011) *strategic management accounting and capital management of the organization: dis. ... kand. steward. Sciences : 08.00.12 / Potanin Julia M. ; nauch. ruk. V. P. Suits ; Moscow. GOS. Univ.im. M. V. Lomonosov; faculty of Economics* [*Strategicheskiy upravlencheskiy uchët i upravleniye kapitalom organizatsii : dis. ... kand. ekonom. nauk : 08.00.12 / Potanina Yuliya Mikhaylovna ; nauch. ruk. V.P. Suits ; Mosk. gos. un-t im. M.V. Lomonosova; Ekonomicheskiy fakul'tet*], Moscow, 223 p.
  13. Khorin A.N., Brovkin A.V. Klyuchevyye indikatory otcheta ob ustoychivom razvitii organizatsii / Khorin A.N., Brovkin A.V. [Key indicators report on sustainable development organizations / Chorin A. N., Brovkin, V. A]. *Teoreticheskaya i prikladnaya ekonomika – Theoretical and applied Economics*, 2018, no. 1, pp. 1-12.