

РАЗВИТИЕ МЕХАНИЗМА «ЕДИНОГО ОКНА» В СТРАНАХ ЕАЭС НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

А. В. Агапова

Северо-Западный институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Санкт-Петербург, Россия

В целях развития механизма «единого окна» в России в статье проанализирован зарубежный опыт его применения. Анализ зарубежного опыта разработки и внедрения механизма «единого окна» показал, что упрощение процедуры таможенного контроля не только в ЕАЭС, но и во многих странах мира, свидетельствует об эффективности такого механизма с точки зрения документального контроля в отношении товаров и транспортных средств международной перевозки. Установлено, что все уполномоченные государственные контролирующие органы зарубежных стран используют единую платформу для получения и обработки данных о товарах и участниках ВЭД, что и позволяет связать работу таких государственных органов в целостную систему. Такими платформами являются DAKOSY (Германия), PortNet (Финляндия), UNI-PASS (Республика Корея), TradeXchange (Сингапур) и ORBUS (Сенегал). Отмечено, что внедрение механизма «единого окна» во всех зарубежных странах осуществлялось поэтапно. Кроме того, для создания такого механизма со стороны государственно-частного партнерства выделялось значительное финансирование. Выявлены проблемы, препятствующие развитию механизма «единого окна» в ЕАЭС. Выработаны направления развития механизма «единого окна» с учетом зарубежного опыта. В частности, предложена модель информационного взаимодействия в рамках «единого окна» Российской Федерации.

Ключевые слова: международная торговля, межведомственное взаимодействие.

DEVELOPMENT OF THE SINGLE WINDOW MECHANISM IN THE EAEU COUNTRIES BASED ON THE ANALYSIS OF FOREIGN EXPERIENCE

Anna V. Agapova

The North-West Institute of Management Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Saint-Petersburg, Russia

In order to develop the "single window" mechanism in Russia, the article analyzes the foreign experience of its application. The analysis of foreign experience in the development and implementation of the "single window" mechanism has shown that the simplification of the customs control procedure not only in the EAEU, but also in many countries of the world, indicates the effectiveness of such a mechanism in terms of documentary control over goods and vehicles of international transportation. It is established that all authorized state regulatory bodies

of foreign countries use a single platform for obtaining and processing data on goods and participants of foreign economic activity, which allows linking the work of such state bodies into an integrated system. Such platforms are DAKOSY (Germany), PortNet (Finland), UNI-PASS (Republic of Korea), TradeXchange (Singapore) and ORBUS (Senegal). It was noted that the introduction of the "single window" mechanism in all foreign countries was carried out in stages. In addition, significant funding was allocated from the public-private partnership to create such a mechanism. The problems hindering the development of the "single window" mechanism in the EAEU are identified. The directions of development of the "single window" mechanism are developed taking into account foreign experience. In particular, a model of information interaction within the framework of the "single window" of the Russian Federation is proposed.

Keywords: international trade, interagency interaction.

Анализ зарубежного опыта разработки и внедрения механизма «единого окна»

Развитие механизма «единого окна» является одним из направлений упрощения процедур международной торговли. Одними из первых стран, которые стали применять механизм «единого окна» в таможенном деле, стали Сингапур, США, Япония и страны ЕС. В дальнейшем при проведении таможенного контроля товаров и транспортных средств его стали применять в Австралии, Англии, Китае, Южной Корее и других странах.

Сингапур внедрил в деятельность таможенных органов механизм «единого окна» одним из первых. В частности, в 1989 г. правительство Сингапура запустило в тестовом режиме подачу таможенных деклараций в электронном виде через информационную систему TradeNet, которая стала основой для создания Автоматизированной информационно-расчетной системы (аналог механизма «единое окно»). Развитие АИРС TradeNet продолжалось до 2007 г. за счет государственных средств и частных инвесторов, в качестве которых выступали крупные сингапурские участники ВЭД [1. – С. 64].

Сингапурская модель механизма «единого окна» была взята за основу Республикой Маврикий, в которой платформа TradeXchange была создана при поддержке государственно-частного партнерства. Маврикийская версия платформы TradeXchange представляет собой сетевое приложение, которое обеспечивает возможность передачи электронных данных между таможенными органами Маврикия, Министерством торговли Маврикия, отправителями товаров, получателями товаров и другими организациями, которые участвуют во внешнеторговой деятельности. При этом основным отличием платформы TradeXchange в Маврикий является то, что через данную платформу нельзя подать в таможенные органы таможенную декларацию, но все сопроводительные документы к ней аккумулируются на платформе и могут перераспределяться между таможенными органами и иными уполномоченными государственными контролирующими органами (ГКО).

В странах ЕС реализация механизма «единого окна» была начата в 1989 г. с автоматизации подачи таможенной декларации в таможенные органы. Первая страна ЕС, опробовавшая на себе данный информационный механизм, – Швеция, участники ВЭД которой получили возможность отправлять электронные таможенные декларации в электронном виде не только в таможенные органы, но и в Национальное налоговое управление Швеции и Национальный совет по сельскому хозяйству Швеции. Как видно, на начальном этапе своего развития механизм «единого окна» в странах ЕС подразумевал автоматическую передачу выпущенной таможенной декларации от таможенных органов в иные уполномоченные ГКО, т. е. как такового обмена сопроводительными документами между уполномоченными ГКО не было.

После образования ЕС шведский механизм «единого окна» был взят за основу остальными странами ЕС, и сегодня европейский механизм – это полноценная информационная система, которая позволила связать во-едино участников ВЭД, таможенные органы, иные уполномоченные ГКО, банки и т. д. и в кратчайшие сроки выпускать безрисковые или среднерисковые товары. Финансирование развития механизма «единого окна» в странах ЕС осуществляется из государственных бюджетов стран-членов. Важной особенностью применения механизма «единого окна» в странах ЕС является тот факт, что в некоторых крупных морских портах ЕС, например, в Гамбурге, используется своя автономная информационная система, которая реализует принцип механизма «единого окна».

Механизм «единого окна» может использоваться вместе с предварительным информированием. Такая система применяется в порту Роттердама в Нидерландах и позволяет оценивать риски до прибытия товара в порт (рис. 1).

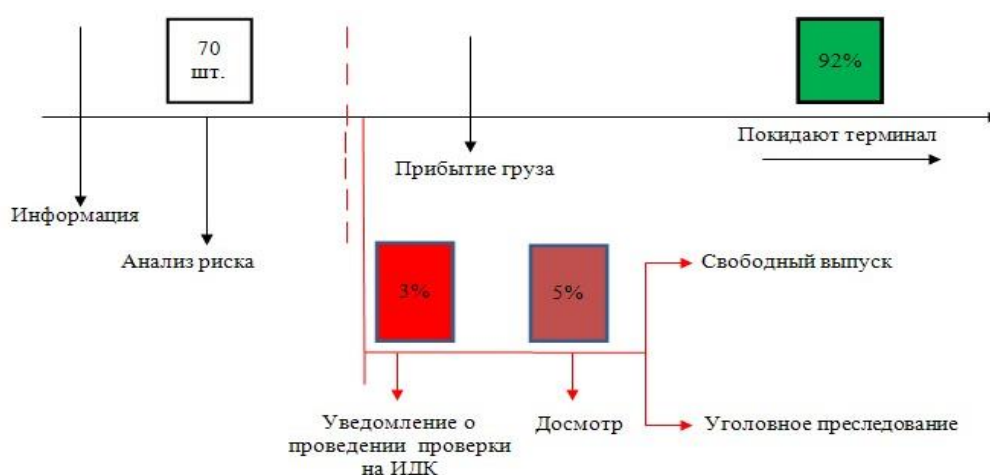


Рис. 1. Система предварительного анализа рисков в порту Роттердама с применением механизма «единого окна»

Как видно из рис. 1, по результатам анализа информации о товарах из единой автоматизированной системы государственных контролирующих органов Нидерландов СУР может определить риск-категорию прибывающего товара до момента его фактического таможенного декларирования и принять решение о присвоении товару соответствующей риск-категории. Информация, анализируемая в механизме «единого окна», аккумулируется с целью самообучения искусственного интеллекта, который позволяет выпускать товары, прибывающие в порт Роттердама, в автоматическом режиме. Необходимо отметить, что информация о прибывающих товарах и судах поступает в механизм «единого окна» (стрелка «Информация»), а последующий ее анализ осуществляется на основании 70 профилей риска, что позволяет эффективно применять к товарам формы фактического таможенного контроля. Пунктирная черта иллюстрирует момент, прибытия в порт. К моменту, когда судно прибывает, на основании анализа предварительной информации уже есть решение о том, что 92% контейнеров покидают порт через зеленый коридор. Не более 3% груза попадает на физический контроль и 5% грузов – в оранжевый коридор, которые выбираются случайным образом на усмотрение таможи.

Похожий алгоритм предварительной проверки информации о прибывающих товарах применяют в немецком порту Гамбурга. Предварительная информация по всем видам государственного контроля через механизм «единого окна» (платформа DAKOSY) может быть подана заблаговременно судовым агентом или участником ВЭД. При этом в порту Гамбурга за 2 недели до прибытия судна судовой агент может получить электронный пакет необходимых разрешительных документов на каждую партию товара, которая располагается на судне. Все участники ВЭД и аутсорсинговые компании, которые принимают непосредственное участие в транспортировке внешнеторговых товаров морским транспортом через порт Гамбурга, имеют возможность управлять транспортными процессами быстро через электронное приложение DAKOSY. С помощью электронного приложения DAKOSY предварительная таможенная информация о товарах, которые прибывают в порт Гамбурга, может быть сформирована в полноценную таможенную декларацию, т. е. участнику ВЭД не нужно дублировать сведения из предварительного уведомления о прибытии товаров в таможенной декларации. Более того, у всех уполномоченных немецких ГКО есть доступ к внутриведомственной системе DAKOSY, что позволяет повысить эффективность управления рисками [1. – С. 65].

Следовательно, применение механизма «единого окна» как инструмента минимизации рисков в таможенном деле с учетом зарубежного опыта, позволяет:

- автоматизировать получение данных и сегментировать их;
- определять критерии отнесения товаров к категории товаров с высоким уровнем риска;

- сосредоточить усилия таможенных органов на поставках с высоким риском и способствовать быстрому выпуску грузов с низким уровнем риска;
- формировать профили риска с использованием индикаторов целевого отбора информации и т. д.

Исходя из анализа внедрения механизма «единого окна» в различных странах мира можно сделать следующий вывод: основное отличие его применения в странах ЕС от стран ЕАЭС заключается в том, что в европейских странах механизм «единого окна» уже долгие годы является полноценной платформой для осуществления работы искусственного интеллекта в рамках осуществления таможенного контроля товаров и иных видов государственного контроля внешнеторговой деятельности, в то время как по своему функционалу в странах – участницах ЕАЭС он значительно уступает такому механизму, что свидетельствует о необходимости совершенствования данной области таможенного дела на всем пространстве ЕАЭС.

В Республике Корея автоматизация таможенного контроля товаров и транспортных средств началась в 1992 г. Разработка и внедрение в деятельность корейских таможенных органов механизма «единого окна» были начаты в 1995 г. путем создания информационной системы UNI-PASS, пользователями которой в 2019 г. стало более 110 000 участников ВЭД. Информационная система UNI-PASS подразумевает под собой осуществление однократности представляемых в уполномоченные ГКО Кореи сведений о товарах и транспортных средствах международной перевозки, что позволяет выпускать основное количество товаров в автоматическом режиме. В UNI-PASS применяется единая система оценки рисков несоблюдения участниками ВЭД таможенного законодательства, что делает перемещение товаров через таможенную границу Кореи прозрачным и безопасным с точки зрения национальной экономики страны. Правительство Кореи предполагает, что к концу 2025 г. информационная система UNI-PASS сможет в автоматическом режиме взаимодействовать с автоматизированными таможенными системами некоторых других азиатских государств, что сделает перемещение товаров внутри азиатских стран для добросовестных участников ВЭД практически беспрепятственным.

Исследовав опыт внедрения в деятельность корейских таможенных органов механизма «единого окна», установлено, что такой механизм базируется на двух платформах: UtradeHub (национальное «единое окно») и UNI-PASS – «единое окно» таможенных органов.

Проанализируем работу этих платформ. Национальное «единое окно» UtradeHub анализируемого государства представляет собой единую информационную систему всех поступающих документов, к которой имеют доступ все задействованные ГКО, в том числе и представители торгового сообщества [2] (рис. 2).

Из рис. 2, видно, что к UtradeHub подсоединены различные государственные ведомства и учреждения, торговые сообщества, а также данная система объединена с информационной системой UNI-PASS, благодаря чему обеспечивается процесс безбумажной торговли и обмен информацией между всеми уровнями взаимодействия: B2B, B2G, G2G.

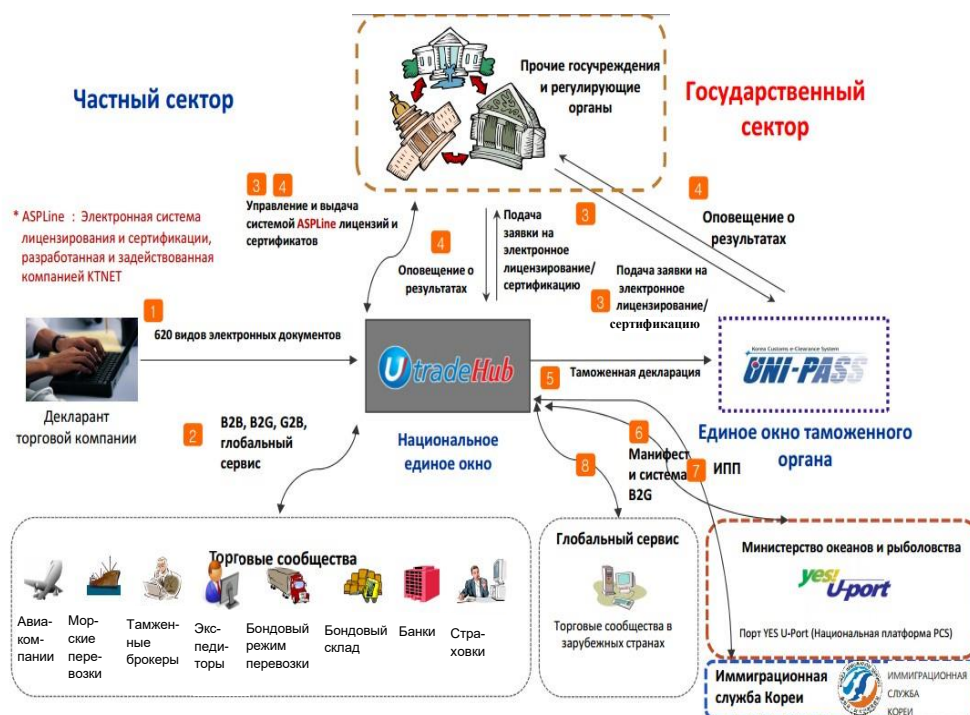


Рис. 2. «Единое окно» Кореи

В результате сравнительного анализа системы «единого окна» Кореи и российской практики применения «единого окна» на примере КПС «Портал Морской порт» установлено, что взаимодействие государственного сектора с торговым сообществом в рамках B2B/ B2G в России, не налажено должным образом.

Проанализируем также применение механизма «единого окна» на примере Сенегала. Созданная в 2004 г. система «единого окна» в Сенегале, реализуется через платформу ORBUS. Разработана эта система для обеспечения возможности осуществления операций при проведении таможенного и иных видов контроля посредством электронного обмена данными между заинтересованными сторонами [7] (рис. 3).

Участник ВЭД, использующий сенегальскую систему «единого окна», подает электронный запрос, который система затем направляет соответствующим сторонам для обработки (рис. 4). Далее, система сообщает ему, какие электронные документы требуются для запрашиваемой сделки,

запрос автоматически отправляется соответствующим заинтересованным сторонам, участвующим в сделке. Таким же образом, иные, подключенные к системе субъекты, получают и обрабатывают запросы. Сотрудники по обработке проверяют запросы, запрашивают изменения или отклоняют заявки (рис. 4).

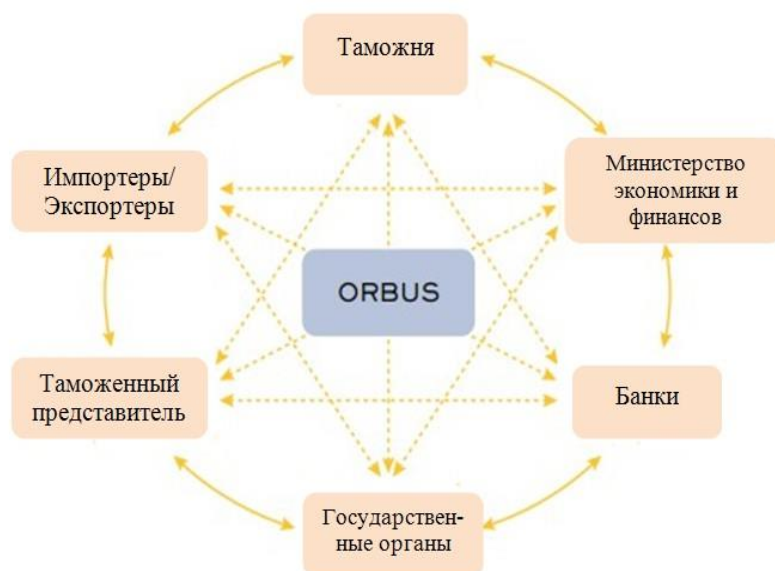


Рис. 3. Взаимодействие заинтересованных сторон, поддерживаемое системой

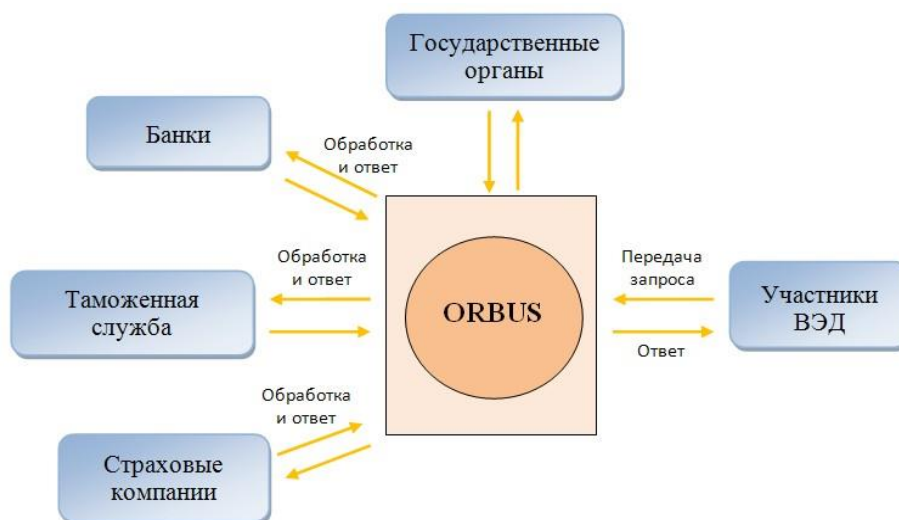


Рис. 4. «Единое окно» Сенегала

На основании вышесказанного можно сделать следующие выводы. В сравнении с Россией главным отличительным признаком системы «еди-

ное окно» в Сенегале является организация информационного взаимодействия с такими субъектами, как банки и страховые компании. При необходимости такое взаимодействие позволяет таможенному органу получить достоверную коммерческую информацию о внешнеторговой сделке участника ВЭД без запросов в банки и страховые компании. Обращаясь к эталонной модели национального механизма «единого окна» в рамках взаимодействия бизнеса и государственных органов власти, банки и страховые компании становятся участниками информационного обмена в формате B2G/G2B. При этом в Российской Федерации информационное взаимодействие с такими институтами не разработано. Взаимодействие участников со стороны бизнеса с государственными органами власти является важным показателем заинтересованности развития такого механизма, как «единое окно», позволяющего упростить порядок совершения таможенных операций и ускорить время проведения таможенного контроля. Опыт Сенегала показывает важность понимания такой технологии, как «единое окно», абсолютно всеми участниками внешнеторгового обмена.

Стоит исследовать, разработанную ЮНКТАД, компьютеризованную систему управления таможней ASYCUDA на примере Ямайки и Иордании.

Таможенной службе Ямайки необходимо было повысить свою способность получать точную информацию о грузе для осуществления предварительной обработки грузов в целях своевременного его выпуска. В рамках партнерства между Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и ЮНКТАД был выбран проект ASYCUDA World для экспериментального внедрения усовершенствованной версии системы, объединяющей стандарты IATA Cargo XML в рамках модуля обработки грузовых манифестов. С внедрением стандартов IATA Cargo XML в системе ASYCUDA World авиакомпании, экспедиторы и грузоотправители, работающие на Ямайке, смогут использовать этот глобальный стандарт для представления электронной информации о воздушных грузах в таможенную службу Ямайки, осуществлять безбумажные процессы таможенного декларирования товаров и транспортных средств, что повысит уровень безопасности за счет заблаговременной информации о грузе и улучшения оценки рисков.

В целях модернизации таможни было принято решение таможенной службой Иордании ввести в эксплуатацию программу ASYCUDA++. Причиной внедрения системы послужила потребность правительства страны в пополнении бюджетной составляющей страны, повышении надежности и прозрачности таможенных служб, а также уход от традиционных принципов функционирования таможни как основного источника доходов. Данная система позволила существенно упростить совершение таможенных операций. Иорданская программа включала четыре компонента:

1. Внедрение системы «единого окна» в нескольких пунктах пограничного контроля и центрах таможенного декларирования.

2. Переход от применяемой иорданскими таможенными органами автоматизированной системы обработки таможенных данных ASYCUDA++ на систему ASYCUDA World и создание необходимой инфраструктуры информационно-коммуникационных технологий для:

- функционирования ASYCUDA World;
- модернизации центра обработки данных в штаб-квартире таможенной службы Иордании;
- создания центра аварийного восстановления данных и установки интегрированных систем входного контроля, разрешающих въезд и выезд транспортных средств с территории таможенного склада, в том случае если соответствующая электронная карточка показывает, что данные транспортные средства выполнили все нормативные требования.

3. Повышение эффективности посредством проведения для сотрудников таможни, представителей бизнеса и брокеров тренингов по внедряемым технологиям, а также оказание технической помощи при устранении проблем в различных областях. Использование GPS-технологий для слежения за перемещением транзитных транспортных средств по территории Королевства.

4. Улучшение взаимодействия между таможенной службой Иордании и представителями бизнеса.

Анализ данной системы показал, что успешное создание механизма «единого окна» обусловлено активным участием органов государственной власти, в большей мере таможенной службы. Несмотря на то что посредством использования системы ASYCUDA возможен переход на безбумажную торговлю, в Российской Федерации при использовании электронных документов сохраняется требование о представлении документов на бумажном носителе и проставлении в них соответствующих отметок. Совершенствование таможенного контроля в рамках программы ASYCUDA позволило наладить фискальную функцию таможенных органов, обеспечить прозрачность при совершении таможенных операций. И что особенно важно, рассматриваемая система полностью соответствует международным стандартам.

Таким образом, исследовав опыт применения систем ASYCUDA и ORBUS в целях развития механизма «единого окна», можно сделать вывод, что при внедрении анализируемого механизма необходимо учитывать в равной мере интересы участников бизнеса и органов власти, а также понимать важность перехода на электронное представление документов. При этом эффективное функционирование механизма «единого окна» в зарубежных странах обусловлено тем, что все уполномоченные ГКО используют единую платформу для получения и обработки данных о товарах и участниках ВЭД, что позволяет связать работу уполномоченных ГКО

в целостную систему. Такими платформами являются DAKOSY (Германия), PortNet (Финляндия), UNI-PASS (Республика Корея), TradeXchange (Сингапур), ORBUS (Сенегал).

Подводя итог анализу зарубежного опыта применения механизма «единого окна» странами, внедряющими новые информационные платформы, следует отметить общие черты по созданию рассматриваемого механизма:

- данная технология внедрялась поэтапно;
- выделялось финансирование для создания механизма «единого окна» либо со стороны государства, либо со стороны и государства и частного сектора (государственно-частное партнерство);
- в процессе внедрения и применения информационных платформ, являющихся механизмом построения «единого окна», осуществлялись необходимые доработки;
- внедрение «единого окна» позволило упростить международную торговлю и снизить временные затраты проведения таможенного и иных видов государственного контроля;
- обеспечение необходимой координации между органами власти и участниками бизнеса;
- существенная экономия затрат при прохождении таможенного и иных видов государственного контроля;
- реализована единая точка входа, представляющая собой единый пропускной канал международной торговли.

Выводы и предложения

Анализ международного опыта разработки и внедрения механизма «единого окна» показал, что данный механизм применяется с целью упрощения процедуры таможенного контроля не только в ЕАЭС, но и во многих странах мира, что свидетельствует о его эффективности с точки зрения документального контроля в отношении товаров и транспортных средств международной перевозки.

Вместе с тем для полноценного использования данного механизма как инструмента повышения эффективности контроля за внешнеторговой деятельностью, необходимо осуществлять привязку его работы к технологии предварительного информирования таможенных органов о прибытии товаров и транспортных средств международной перевозки в зону таможенного контроля.

Установлено, что в отличие от российской практики применения «единого окна», системы анализируемых стран мира имеют комплексное представление о механизме «единое окно», его сфере охвата, едином информационном пространстве. При этом в России отсутствует общее виде-

ние всеми сторонами процесса назначения, а также возможностей реализации рассматриваемого национального механизма, т. е. в нашей стране развиваются локальные проекты для отдельных участников взаимодействия.

В ходе исследования отмечено, что в европейских странах нет понятия «предварительная информация» – информация представляется заблаговременно и один раз. Посредством обмена предварительными электронными данными, позволяющими эффективно управлять рисками, можно повысить эффективность цепочки поставки. Использование предварительных электронных данных для эффективного управления рисками лежит в основе упрощения процедур торговли, обеспечения безопасности, сбора доходов и их анализа. Заблаговременный обмен электронными данными между соответствующими заинтересованными сторонами электронной торговли и таможенными органами должен осуществляться своевременно в целях эффективного управления рисками и проведения таможенного контроля.

Таким образом, на сегодняшний день можно выделить следующие основные проблемы применения механизма «единого окна»:

- в Российской Федерации нет полноценной государственной программы по практической реализации механизма «единого окна», которая утверждала бы дорожную карту данного информационного проекта;
- при осуществлении информационного электронного взаимодействия с участниками ВЭД каждый уполномоченный ГКО использует свое программное обеспечение;
- низкая заинтересованность участников ВЭД в применении механизма «единого окна»;
- до настоящего момента времени эталонная модель национального механизма «единого окна» не достигнута;
- не решен вопрос с финансированием проекта.

Странам – участницам ЕАЭС необходимо осуществлять работу по интеграции ЕАИС национальных таможенных органов.

На основании анализа зарубежного опыта применения национального механизма «единого окна» предлагается внедрить в целях совершенствования таможенного контроля и упрощения порядка совершения таможенных операций разработанную российскую модель «единого окна» (рис. 5).

На рис. 5 показаны субъекты информационного взаимодействия в рамках «единого окна». Заинтересованными лицами с учетом эталонной модели национального механизма «единого окна» выступают перевозчики, таможенные представители, транспортно-экспедиторские и логистические компании, банки, страховые компании и др.

Предполагается, что реализация механизма «единое окно» должна сопровождаться созданием единого уполномоченного органа, который будет отвечать за координацию всех государственных органов и в то же

время выступать оператором «единого окна» со своей автоматизированной информационной системой. При этом участник ВЭД может подать данные двумя способами:

1) вручную через систему Интернет, используя Web-интерфейс. В настоящее время этот механизм реализован при предварительном информировании;

2) из информационной системы участника ВЭД посредством электронного обмена данными, что гораздо проще и быстрее.

Полученные данные проходят форматно-логический контроль на предмет их полноты, непротиворечивости и моментально регистрируются, что соответствует процедуре авторегистрации. С этого момента эти данные доступны для иных государственных контролирующих органов и соответствующих учреждений бизнес-сообщества, таким образом осуществляется взаимодействие информационных систем между собой. Каждая сторона взаимодействия анализирует данные и принимает решение по поступившей заблаговременно информации. Посредством обратной связи участнику ВЭД поступает информация, касающаяся принятого решения.

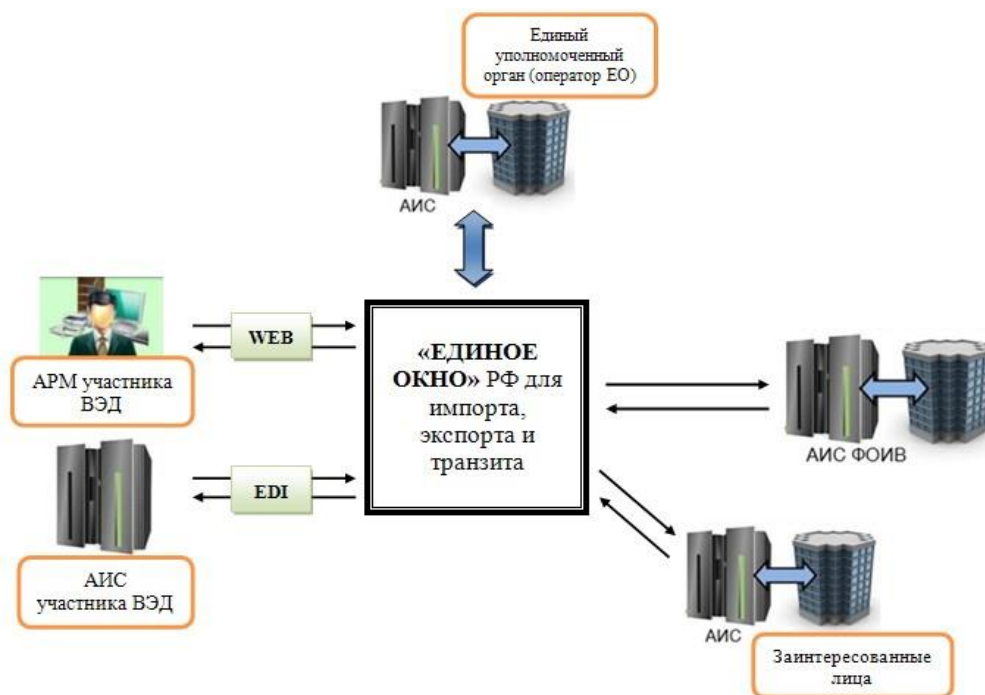


Рис. 5. Предлагаемая модель информационного взаимодействия в рамках «единого окна» Российской Федерации

Предлагаемая модель «единого окна» Российской Федерации позволит повысить эффективность такого механизма, являющегося основным направлением его развития в настоящее время.

Список литературы

1. Бойкова М. В. Зарубежный опыт таможенного администрирования: монография. – М. : РИО РТА, 2017.
2. Инновации в бесперебойной международной торговле: опыт Кореи. – URL: <http://www.eurasiancommission.org>
3. Коробкова М. Н. Применение механизма «единого окна» в морских портах в целях повышения качества портовых услуг // Ученые записки Санкт-Петербургского им. В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2017. – № 2 (62). – С. 40.
4. Макрусев В. В., Журба Ю. А. Развитие механизма «единого окна» в целях обеспечения безопасности и содействия торговле: мировой и отечественный опыт // Экономический анализ: теория и практика. – 2019. – Т. 18. – № 9. – С. 1630–1645.
5. Секербаева Д. К., Мозер С. В. Актуальные вопросы развития механизма «единого окна» в Евразийском экономическом союзе в современных условиях // Зеленый коридор. – 2018. – № 1 (3).
6. Тонконог В. В., Филатова Е. В., Головань Т. В. Комплекс программных средств «Портал Морской порт» как функциональный элемент механизма «единого окна» // Вестник Российской таможенной академии. – 2019. – № 2. – С. 49–56.
7. Developing a Single Window to Facilitate Trade in Senegal. In practice trade logistics. – URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/10502/598350Brief01p158300B0Senegalnote11.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

References

1. Boykova M. V. Zarubezhnyy opyt tamozhennogo administrirovaniya: [Foreign Experience of Customs Administration], monograph. Moscow, RIO RTA, 2017. (In Russ.).
2. Innovatsii v bespereboynoy mezhdunarodnoy trgovle: opyt Korei. [Innovations in Uninterrupted International Trade: the Experience of Korea]. (In Russ.). Available at: URL: <http://www.eurasiancommission.org>
3. Korobkova M. N. Primenenie mekhanizma «edinogo okna» v morskikh portakh v tselyakh povysheniya kachestva portovykh uslug [Application of the "Single Window" Mechanism in Seaports in Order to Improve the Quality of Port Services], *Uchenye zapiski Sankt-Peterburgskogo im. V.B. Bobkova filiala Rossiyskoy tamozhennoy akademii* [Scientific Notes of the

St. Petersburg Branch of the Russian Customs Academy Named after V. B. Bobkov], 2017, No. 2 (62), p. 40. (In Russ.).

4. Makrusev V. V., Zhurba Yu. A. Razvitie mekhanizma «edinogo okna» v tselyakh obespecheniya bezopasnosti i sodeystviya torgovle: mirovoy i otechestvennyy opyt [Development of the "Single Window" Mechanism in Order to Ensure Security and Promote Trade: World and Domestic Experience], *Ekonomicheskiiy analiz: teoriya i praktika* [Economic Analysis: Theory and Practice], 2019, Vol. 18, No. 9, pp. 1630–1645. (In Russ.).

5. Sekerbaeva D. K., Mozer S. V. Aktualnye voprosy razvitiya mekhanizma «edinogo okna» v Evraziyskom ekonomicheskom soyuze v sovremennykh usloviyakh [Actual Issues of the Development of the "Single Window" Mechanism in the Eurasian Economic Union in Modern Conditions], *Zelenyy koridor* [Green Corridor], 2018, No. 1 (3). (In Russ.).

6. Tonkonog V. V., Filatova E. V., Golovan T. V. Kompleks programmnykh sredstv «Portal Morskoy port» kak funktsionalnyy element mekhanizma «edinogo okna» [The Complex of Software Tools "Sea Port Portal" as a Functional Element of the "Single Window" Mechanism], *Vestnik Rossiyskoy tamozhennoy akademii* [Bulletin of the Russian Customs Academy], 2019, No. 2, pp. 49–56. (In Russ.).

7. Developing a Single Window to Facilitate Trade in Senegal. In practice Trade Logistics. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/10502/598350Brief01p158300B0Senegaln11.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Сведения об авторе

Анна Вячеславовна Агапова

кандидат экономических наук,
доцент кафедры таможенного
администрирования Северо-Западного
института управления – филиала
РАНХиГС.
Адрес: Северо-Западный институт
управления – филиал ФГБУО ВО
«Российская академия народного
хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации»,
199178, Санкт-Петербург, В.О., Средний
пр., д. 57/43.
ORCID: 0000-0002-1984-0849.
E-mail: av_agapova@rambler.ru

Information about the author

Anna V. Agapova

PhD, Associate Professor
of the Department of Customs
Administration
of NWIM RANEPa.
Address: The North-West Institute
of Management Branch of the Russian
Presidential Academy
of National Economy and Public
Administration, 57/43 Sredny prospect VO,
Saint-Petersburg,
199178, Russian Federation.
ORCID: 0000-0002-1984-0849.
E-mail: av_agapova@rambler.ru