

что данная политика приведет к перенасыщению международного рынка непроверенными объектами. Рынок даже на данный момент крайне сложно контролировать, особенно в Интернет-пространстве, где рекомендации ИКОМ, ЮНЕСКО и ИНТЕРПОЛа почти не исполняются. Уже сейчас там процветает незаконная торговля предметами контрабанды. В данной ситуации надежда на самостоятельное рыночное регулирование кажется нереалистичной.

В заключение следует отметить, что внимание правоохранительных органов должно быть направлено, в первую очередь, на последнее звено цепочки незаконного трафика – на рынки. И, несмотря на идеи «свободного перемещения», мы все еще нуждаемся в жестком правовом регулировании. В отношении лиц, совершающих незаконное перемещение культурных ценностей и драгоценных металлов, необходимо использовать весь перечень наказаний, установленных в санкции соответствующих уголовно-правовых норм, не ограничиваясь назначением штрафа. Это обусловлено тем, что лиц, занимающихся нелегальным трафиком, необходимо отстранять от повторного совершения преступных действий, чего нельзя ожидать после применения такого вида наказания, как штраф, после уплаты которого лицо ничем не ограничивается и может беспрепятственно продолжить заниматься незаконным перемещением.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Looted Heritage [Electronic resource]. – Mode of access : <https://heritage.crowdmap.com/page/index/2>. - Date of access : 16.04.2016.
2. Brodie N., Mackenzie S. Trafficking Cultural Objects: Introduction / Brodie N., Mackenzie S. // Trafficking Culture [Electronic resource]. – Mode of access : <http://traffickingculture.org/wp-content/uploads/2014/11/2014-Mackenzie-and-Brodie-Trafficking-Cultural-Objects-Introduction.pdf>. - Date of access : 16.01.2017.

МИРОВОЙ ОПЫТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СУММ ВВОЗНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН

Сушко Е.С.,

БГУ ФМО студентка 4 курса,

Ястреб Т.А.,

старший преподаватель кафедры таможенного дела БГУ

При объединении государств в интеграционную группировку появляется необходимость разработки единых инструментов тарифного регулиро-

вания внешнеэкономической деятельности и создания механизма зачисления и распределения сумм ввозных таможенных пошлин. В Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС, Союз) также функционирует подобный механизм. Однако в настоящий момент он представляется недостаточно эффективным, так как действующие нормативы распределения сумм ввозных таможенных пошлин не в полной мере соответствуют требованиям проводимой в рамках ЕАЭС тарифной политики по снижению ставок ввозных таможенных пошлин, а также реальной экономической ситуации в государствах-членах Союза. В связи с этим, по нашему мнению, в ЕАЭС возникла необходимость изменения данного механизма с учетом мирового опыта функционирования наднациональных бюджетных систем интеграционных объединений в части распределения сумм ввозных таможенных пошлин.

Рассматривая международную практику функционирования механизма распределения сумм ввозных таможенных пошлин необходимо отметить опыт Европейского союза (далее – ЕС). Механизм зачисления и распределения сумм ввозных таможенных пошлин, или традиционных собственных ресурсов, в ЕС представляет собой унифицированную систему, отличную от применяемой в ЕАЭС. Его особенность заключается в едином нормативе зачисления сумм ввозных таможенных пошлин для каждого государства-члена ЕС. Страны-члены ЕС в рамках Многолетней финансовой перспективы (т.н. Многолетний бюджет), определяют на очередные 7 лет важнейшие приоритеты и указывают максимальную сумму, которую ЕС может израсходовать [1]. Так, в течении

2014 – 2020 гг. государства-члены ЕС зачисляют 80 % от собранных ввозных таможенных пошлин в бюджет Европейского союза, а 20 % оставляют в национальных бюджетах в качестве сборов на расходы, связанных с перемещением товаров, т.е. на таможенную инфраструктуру, подъездные пути и т.д. Вместе с тем необходимо отметить, что на период

2007 – 2013 гг. данный норматив составлял 75% и 25% соответственно [2]. Отметим, что распределение денежных средств бюджета ЕС между его государствами-членами происходит неравномерно. Европейская комиссия признает, что некоторые страны зачисляют ввозных таможенных пошлин в бюджет ЕС в большем размере, чем иные. При этом их распределение осуществляется по мере необходимости содействия той или иной приоритетной отрасли и поддержки экономики отдельного государства-члена ЕС в целях общего благосостояния и расширения европейской интеграции [3].

Анализируя данный механизм в таможенных союзах мира, необходимо обратить особое внимание на опыт Южноафриканского таможенного союза

(далее – ЮАТС) в части распределения таможенных пошлин и акцизов, взимаемых таможенными органами. В ЮАТС данный механизм также подвергался изменениям из-за возникновения схожей проблемы в Союзе. Так, на протяжении 1969–2001 гг. в ЮАТС применялись нормативы, которые не учитывали изменение объемов импорта, в связи с чем производилось вынужденное перераспределение сумм таможенных поступлений по истечении отчетного года. Новый механизм распределения таможенных платежей, введенный Договором о Южноафриканском таможенном союзе от 2002 г., предполагает ежегодное определение нормативов Советом министров ЮАТС на основе прошлогодних показателей поступивших таможенных пошлин и акцизов [5].

В соответствии с правовыми актами ЮАТС норматив распределения таможенных поступлений каждого государства-члена ЮАТС состоит из трех компонентов:

1) определения доли каждого государства-члена в таможенных поступлениях, которая зависит от удельного веса страны во внутренней торговле ЮАТС, включая реэкспорт;

2) определения доли каждого государства-члена в общем объеме доходов от уплаты акцизов по товарам, производимым в ЮАТС, пропорционально доле этого государства в совокупном ВВП стран-членов;

3) установления для каждого государства-члена «компонента развития», который должен составлять 15% от общего акцизного сбора и распределяться между странами в зависимости от величины ВВП каждой страны (ее конкретный размер тем выше, чем ниже уровень экономического развития государства-члена).

Доходы от участия в ЮАТС имеют важное значение для развивающихся стран-участниц. Так доходная часть государственных бюджетов Свазиленда и Лесото на 40-50% формируется за счет выплат из Общего фонда доходов Союза, Намибии – на 30%, Ботсваны – на 25%, ЮАР – около 1%. Последняя фактически субсидирует остальных государств-членов из средств, полученных от таможенных пошлин и акцизных сборов. По оценке экспертов, за год сумма дотаций, предоставляемых партнерам по таможенному союзу, составляет около 0,9% ВВП ЮАР [4].

Целесообразно рассмотреть особенности зачисления и распределения сумм ввозных таможенных пошлин в Совете сотрудничества арабских государств Персидского залива для выявления тех положительных моментов, которые могли бы быть использованы в ЕАЭС в ближайшей перспективе. Механизм зачисления и распределения сумм ввозных таможенных пошлин в данном таможенном союзе, с одной стороны, достаточно прост, но, с дру-

гой стороны, эффективен и справедлив. Ввозные таможенные пошлины, взимаемые один раз на внешней границе таможенного союза, распределяются между странами-членами с учетом конечного пункта следования товара. То есть, каждое государство получает то, что ей причитается [4].

Данный вариант представляется наиболее перспективным для ЕАЭС, если принять во внимание возможное вступление Республики Беларусь в ВТО, присоединение новых государств-членов в Союз и применение ими перечней изъятий из ЕТГ ЕАЭС в течение переходного периода, а также отмену «принципа резидентства», что предполагает подачу декларации на товары любому таможенному органу на таможенной территории ЕАЭС и возможность уплаты таможенных платежей в стране пересечения таможенной границы. Поэтому для одновременных действий по отмене данного принципа и справедливого взимания и распределения сумм ввозных таможенных пошлин в ЕАЭС целесообразно воспользоваться данной схемой.

Таким образом, проанализировав механизмы распределения сумм ввозных таможенных пошлин в отдельных интеграционных объединениях, следует отметить, что формирование таких механизмов является достаточно сложным процессом и требует длительного согласования «реальных» нормативов в целях ликвидации экономического ущерба тому или иному государству-члену. Поэтому в современных условиях одним из главных вопросов деятельности государств-членов Союза в финансовой сфере является эффективное и справедливое распределение сумм ввозных таможенных пошлин, которые в значительной степени формируют доходную часть государственных бюджетов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Киреева, Е.Ф. Бюджетная политика Европейского союза: курс лекций / Е.Ф. Киреева. – Минск: БГЭУ, 2015. – С. 3-4.
2. Mathis, A. Financing public expenditure: some key figures at EU and national levels / Alexandre Mathis // Policy Department D – Budgetary Affairs, European Parliament, 2013. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/490701/IPOL_BRI\(2015\)490701_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/490701/IPOL_BRI(2015)490701_EN.pdf). Дата доступа: 11.01.2017.
3. Кумец Е.А., Семак, Е. А. Этапы формирования единой бюджетной системы Европейского союза / Е. А. Кумец, Е. А. Семак // Беларусь и мировые экономические процессы: сб. науч. ст. Вып. 10. – Минск: Четырехчетверги, 2013. – С. 136-146.
4. Игошин Р.Е. Распределение пошлин в таможенных союзах / Р.Е. Игошин // Экономика и менеджмент инновационных технологий. – № 5 (8). – 2012. – С. 7-10.
5. The WTO Trade Policy Review of the Southern African Customs Union/ WT/TPR/S/222, 2009 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.tralac.org/wpcontent/blogs.dir/12/files/2011/uploads/TPR2009_Summary_201003.pdf. Дата доступа: 11.01.2017.