

нимателей ЕС (Литвы, Польши, Германии, прежде всего), Украины, Китая (за 2015—2017 гг. превратившегося во второго торгового партнера по поставкам в Беларусь своего импорта).

Но механизмы и задачи, определяющие основу взаимодействия национальных экономических систем и их экономического роста, в международном пространстве в настоящее время меняются: ограничиваются возможности трансграничного сотрудничества, как фактора роста и развития интегрируемых национальных экономик. Другими словами, процессы региональной интеграции, основанной на либерализации взаимной торговли за счет тарифной политики, прежде всего, не являются достаточным фактором экономического роста в отдельных регионах. И доля взаимной торговли в ЕАЭС, рассчитанной, как доля внутрирегионального экспорта относительно общего экспорта стран ЕАЭС во все страны мира, с которыми налажена торговля — одна из самых низких для подобных мировых союзов: в среднем чуть более 14 %, по сравнению с 63 % в Евросоюзе и 68 % — в АТЭС. «Хотя за 2010—2015 гг. эта доля возросла с 12 до 13,6 %, произошло это за счет спада совокупного торгового оборота ЕАЭС со всеми странами: за тот же период он упал на 14 %, а внутрирегиональный оборот — только на 3 %, поддерживав и несколько увеличив значимость торговли внутри союза» [4].

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Внешняя торговля Республики Беларусь 2015: стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. — Минск, 2015 — 321 с.
2. Внешняя торговля Республики Беларусь 2017: стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. — Минск, 2017 — 389 с.
3. Внешняя торговля Республики Беларусь 2018: стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. — Минск, 2018 — 372 с.
4. Кувшинова, О. Снижение барьеров в торговле стран ЕАЭС может увеличить их товарооборот на четверть [Электронный ресурс] / О. Кувшинова // Ведомости. — 14 дек. 2016. — Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/economy/articles/2016/12/14/669499-snizhenie-barerov> — Дата доступа: 10.02.2018.

#### ДОРОЖНЫЕ СБОРЫ КАК ЭЛЕМЕНТ ЛОГИСТИКИ

*Тарарышкина Л. И., Белорусский государственный университет,  
e-mail: tararyshkina@rambler.ru  
пр-т Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь*

*Большую роль в развитии логистики играет состояние автомобильных дорог на таможенной территории Евразийского экономического союза. Рассматривается значение дорожных фондов в строительстве и реконструкции дорог и раскрывается структура дорожных сборов, формирующих целевой бюджетный фонд.*

**Ключевые слова:** целевой бюджетный фонд; дорожные фонды; логистика; дорожные сборы.

В условиях Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС) важную роль в развитии логистики играют дорожные сборы, взимаемые в целях финансирования строительства, реконструкции, содержания автомобильных дорог, по

которым перемещаются транспортные средства и грузы. По аналогии с мировым опытом, в том числе государств — членов ЕАЭС к дорожным сборам в Республике Беларусь относятся:

- сбор за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь;

- плата за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования;

- государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении;

- плата за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь с системой электронного сбора платы.

Названные дорожные сборы, выступающие в современных условиях как элемент логистики, формируют дорожный фонд, являющийся целевым бюджетным фондом, распорядителем которого является Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Целевому бюджетному фонду присущи все функции финансов: создание и использование целевых средств и контроль за их расходованием. Главным условием функционирования целевого бюджетного фонда является осуществление жесткого государственного финансового контроля за его формированием и функционированием [3].

В 2016 г. доходы республиканского дорожного фонда составили 394,0 млн руб., расходы — 533,6 млн руб. (с учетом направления финансовых средств из республиканского бюджета) [1]. Объем доходов республиканского дорожного фонда за 2017 г. составил 488,2 млн руб. В структуре доходов фонда: 57,5 % — госпошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении; 32,3 % — плата за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь с системой электронного сбора оплаты; 10,2 % — другие доходы. Расходы республиканского дорожного фонда за 2017 г. с учетом направления средств из республиканского бюджета составили 569,1 млн руб. Из них: содержание автомобильных дорог — 24,6 %; погашение кредитов банков и выплата процентов по ним — 24,3 %; субвенции местным бюджетам — 19,9 %; текущий ремонт — 15,6 %, строительство и реконструкция — 9,0 %, капитальный ремонт автомобильных дорог — 5,8 % [2].

В рамках цифровой экономики дорожные сборы получают новые направления развития. Примером тому служит система электронного сбора платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь. Плата с системой электронного сбора производится на основании договора пользования платной дорогой между государственным учреждением «Белавтострада» и пользователем в режиме предоплаты или по факту. Обязательство по внесению платы за проезд по расчетному сегменту возникает с момента выезда транспортного средства на проезжую часть платной дороги данного расчетного сегмента. Факт проезда по расчетному сегменту устанавливается на основании информации, полученной от станции сбора платы данного расчетного сегмента, либо на основании анализа и сопоставления информации, полученной от станций сбора платы, расположенных на предшествующих и последующих расчетных сегментах, либо путем установления факта проезда уполномоченным должностным лицом [4].

В целях повышения эффективности развития логистики требуется дальнейшее совершенствование порядка взимания дорожных сборов с использованием инструментов цифровой экономики.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. О состоянии государственных финансов Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.minfin.gov.by/upload/bp/doklad/2016/yd2016.pdf>. — Дата доступа: 14.10.2018.
2. О состоянии государственных финансов Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.minfin.gov.by/upload/bp/doklad/2017/yd2017.pdf>. — Дата доступа: 14.10.2018.
3. Тарарышкина, Л. И. Целевые бюджетные и внебюджетные фонды в современных условиях / Л. И. Тарарышкина // Актуальные проблемы развития финансового сектора: сборник материалов V Междунар. научн.-практ. конф. 22 ноября 2017 г. / М-во образ. и науки РФ, ФГБОУ ВПО «Тамбов. гос. ун-т им. Г. Р. Державина»: в 2 ч. Ч. 1. — Тамбов: Издат. дом ТГУ им. Г. Р. Державина, 2017. — С. 564—577.
4. Целевые бюджетные и внебюджетные фонды: пособие / Л. И. Тарарышкина [и др.]; под ред. Л. И. Тарарышкиной. — Минск: БГЭУ, 2016. — 168 с.

## ПРИНЦИП РЕЗИДЕНТСТВА: ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ТАМОЖЕННЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

*Тарарышкина Л. И., Зайцева В. Д., Белорусский государственный университет, e-mail: tararyshkina@rambler.ru, victoriazaitseva1909@gmail.com  
пр-т Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь*

*В статье рассматриваются вопросы применения мер ответственности за таможенные правонарушения на таможенной территории ЕАЭС в рамках действия принципа «резидентства».*

*Ключевые слова:* принцип «резидентства»; административная ответственность; уголовная ответственность; таможенные правонарушения.

Одним из барьеров во взаимной торговле государств — членов Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС) является принцип резидентства [1], вопрос отмены которого обсуждается уже не первый год. Суть принципа заключается в том, что участник внешнеэкономической деятельности может подавать декларацию на товары в таможенные органы только той страны, резидентом которой он является [2]. Отмена же принципа резидентства позволит импортерам и экспортерам государств — членов ЕАЭС осуществлять «затомаживание» и «растомаживание» товаров на таможенной территории ЕАЭС независимо от принципа резидентства. Безусловно, это потребует кардинальных изменений в законодательстве стран-участниц ЕАЭС, в том числе административном и уголовном праве.

В большинстве случаев, исчисление и взимание таможенных платежей таможенными органами осуществляется в момент подачи декларации на товары. Однако участники внешнеэкономической деятельности нередко допускают нарушения, которые влияют на размер исчисленных и взимаемых таможенных платежей.

В государствах — членах ЕАЭС предусмотрена различная ответственность за уклонение от уплаты таможенных платежей, нарушение порядка уплаты или просрочки уплаты таможенных платежей, недекларирование или недостоверное декларирование товаров, контрабанду. Применяются также различные способы исчисления размеров штрафов. Так, размер штрафа в отношении юридическо-