БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ
Кафедра таможенного дела

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Материалы
II Международной научно-практической конференции

Республика Беларусь
Минск, 25 марта 2020 г.

Научное электронное издание

Минск, БГУ, 2020

ISBN 978-985-566-945-7

© БГУ, 2020

УДК 351.824.5:339.543(06)
ББК 67.911.221.5я431+65.428-18-861.1я431
У67

Р е д а к ц и о н н а я к о л л е г и я :
доктор исторических наук, профессор *В. Г. Шадурский* (отв. ред.);
доктор исторических наук, профессор *В. А. Острога;*
кандидат экономических наук, доцент *Л. И. Тарарышкина;*
аспирант БГУ *Т. А. Ястреб*

Р е ц е н з е н т ы :
доктор экономических наук, профессор *А. В. Данильченко*;
кандидат экономических наук, доцент *О. Ф. Малашенкова*

Актуальные проблемы теории и практики таможенного дела в условиях международной экономической интеграции [Электронный ресурс] : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., Респ. Беларусь, Минск, 25 марта 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Шадурский (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2020. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). – ISBN 978-985-566-945-7.

Представлены материалы II Международной научно-практической конференции, посвященные аспектам таможенного дела в условиях международной экономической интеграции, вопросам обеспечения экономической безопасности и защиты интеллектуальной собственности.

Адресуется широкому кругу читателей: научным работникам, преподавателям, аспирантам, магистрантам, студентам, сотрудникам таможенных и правоохранительных органов, специалистам, связанным с внешнеторговой деятельностью, а также всем, кто интересуется проблемами обеспечения экономической безопасности, защиты интеллектуальной собственности и развитием таможенного регулирования на территории Евразийского экономического союза и за рубежом.

Мнение редакционной коллегии может не совпадать с мнением авторов материалов.

Минимальные системные требования:
PC, Pentium 4 или выше; RAM 1 Гб; Windows XP/7/10;
Adobe Acrobat.

Оригинал-макет подготовлен в программе Microsoft Word.

В авторской редакции

Ответственный за выпуск *Т. А. Ястреб*

Подписано к использованию 24.08.2020. Объем 3,7 МБ.

Белорусский государственный университет.
Управление редакционно-издательской работы.
Пр. Независимости, 4, 220030, Минск.
Телефон: (017) 259-70-70.
email: urir@bsu.by
http://elib.bsu.by/

СОДЕРЖАНИЕ

Секция 1
Актуальные проблемы таможенного регулирования

Бакаева О.Ю.	Вопросы стимулирования плательщиков таможенных платежей к соблюдению финансовой дисциплины в условиях цифровой экономики	6
Герасимович К.А.	Совершенствование экономических методов таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности в ЕАЭС	12
Дубовец И.А., Скирко Н.И.	Использование кумуляции в глобальных цепочках добавленной стоимости	17
Кравченко О.А., Острога В.А.	Мотивация к профессии у слушателей «Школы будущего таможенника» и студентов первого курса специальности «Таможенное дело» БГУ	25
Кудряшов Н.Г.	Барьеры и проблемы развития транспортно-логистической отрасли в Республике Беларусь	29
Курицына Н.И.	Критический анализ стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года	34
Курицына Н.И., Галилеев С.М.	Особенности развития персонала в таможенных органах	39
Ляховский В.В., Гринкевич Д.А.	Сотрудничество Таможенной службы Финляндии с Федеральной таможенной службой России и Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь	44
Мазаник Ю.М.	Приоритетные направления развития таможенной службы в современных условиях	55
Малыгина В.В., Фомичева Д.А.	Угрозы логистике товарных потоков, связанные с экономическими преступлениями в зоне деятельности таможни приграничного региона	59
Нестерова А.А., Рябова В.В.	Опыт присоединения Армении к ВТО	65
Острога В.А., Острога Г.А.	Сучасная мытная геральдыка Беларусі	70
Острога В.А., Самец Ю. Н.	Об особенностях таможенного регулирования перемещения через таможенную границу ЕАЭС физическими лицами наличных денежных средств и (или) денежных инструментов	79

Перепелкин С. М. Кодификация и прогрессивное развитие международного таможенного права 87
Прокапович Т. А. Применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны в Республике Беларусь 94
Романова М.Е., Кузнецова М.Е. Применение технических средств при проведении таможенного контроля: теоретические подходы и практика в Российской Федерации 103
Романова М.Е., Возможности использования европейского опыта в таможенном регулировании Евразийского экономического союза 109
Цыкунов И.В. Фискальная деятельность современной белорусской таможни 116
Шиманская А.В. Таможня на пути к цифровой трансформации: проблемы и перспективы 124
Ширинская Д.А., Ляховский В.В. Организационно-правовые аспекты применения таможенной процедуры свободного склада в Республике Беларусь 130
Ястреб Т.А. Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь: современное состояние и перспективы 139

Секция 2
Актуальные проблемы обеспечения экономической безопасности и защиты интеллектуальной собственности

Антоненко В. Н. Интеграция в контексте национальной безопасности 149
Антоненко В.Н., Дердель В.В. Усовершенствование механизма обеспечения экономической безопасности Украины 156
Болточко П.И. Сотрудничество государств-членов Евразийского экономического союза в сфере интеллектуальной собственности 163
Верезубова Т. А. Контроль платежеспособности страховых организаций в системе экономической безопасности страны 170
Власова Г.М. Факторы сохранения потребительной ценности швейных изделий на стадии эксплуатации 176

Драгуленко Н. А., Тарарышкина Л.И.	Роль таможенного транзита в международной торговле	183
Елфимова О.С., Высоцкая В.Г.	Вопросы безопасности в деятельности таможенных органов Российской Федерации	188
Жук И. Н.	Особенности и перспективы развития внутреннего рынка ЕАЭС	195
Зайцева В.Д., Тарарышкина Л.И.	Некоторые аспекты защиты прав на объекты интеллектуальной собственности	202
Кувакин С.В.	Особенности квалификации нарушений таможенных правил, которые посягают на порядок перемещения товаров через таможенную границу с нарушением прав интеллектуальной собственности	208
Прокапович Т. А., Скирко Н.И.	Методики оценки экономических эффектов интеграции в рамках ЕАЭС	213
Рубан Т.Е.	Финансовая безопасность в контексте экономической безопасности	220
Тарарышкин Ю.В.	Аспекты обеспечения экономической безопасности Республики Беларусь в условиях евразийской интеграции	225
Тарарышкина Л.И.	Формирование общего финансового рынка в ЕАЭС	232
Тарарышкина Л.И. Иванова М.Д.	Меры по защите внутреннего рынка Республики Беларусь от некачественной алкогольной продукции на таможенной территории ЕАЭС	238
Тарарышкина Л.И. Сипайло Т.Ю.	Цифровизация как преобразование транспортной отрасли и таможенного регулирования на таможенной территории Евразийского экономического союза	246
Чепик А.А.	Особенности правового регулирования взаимодействия и сотрудничества таможенных органов с иными субъектами правоохранительной системы в новом таможенном законодательстве Европейского союза	251
Шмигирилова Л. Н. Валиев Р. А.	Защита прав интеллектуальной собственности в контексте деятельности таможенных органов	257
Ястреб Т.А., Матейко М.И.	Мировой опыт цифровой трансформации транспортно-логистических процессов	262

СЕКЦИЯ 1
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

ВОПРОСЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ ПЛАТЕЛЬЩИКОВ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ К СОБЛЮДЕНИЮ ФИНАНСОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ[1]

О. Ю. Бакаева

Саратовская государственная юридическая академия, ул. Вольская, 1, 410056, г. Саратов, Российская Федерация, finpravo@ssla.ru

В статье рассматриваются возможности мотивации лиц, перемещающих товары через таможенную границу, к соблюдению финансовой дисциплины. Анализируются действующие нормы Таможенного кодекса Евразийского экономического союза в этой части, а также последние реформы, связанные с созданием «цифровой таможни». Раскрываются преимущества технологии применения единого лицевого счета плательщика и современных технологий уплаты таможенных платежей.

Ключевые слова: таможенные платежи; финансовая дисциплина; единый лицевой счет; цифровизация.

ISSUES OF STIMULATION OF PERSONS OF CUSTOMS PAYMENTS TO OBSERVING THE FINANCIAL DISCIPLINE IN THE CONDITIONS OF DIGITAL ECONOMY

O. Yu. Bakaeva

Saratov State Law Academy, Volskaya str., 1, 410056, Saratov, Russian Federation, finpravo@ssla.ru

The article discusses the possibilities of motivating people moving goods across the customs border to maintain financial discipline. The current norms of the Eurasian Economic Union Customs Code are analyzed in this part, as well as recent reforms related to the creation of a «digital customs». The advantages of the technology of using a payer's single personal account and modern technologies of customs payments are revealed.

[1] Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-29-16102 «Трансформация правосубъектности участников налоговых, бюджетных и публичных банковских правоотношений в условиях развития цифровой экономики»

Key words: customs payments; financial discipline; single personal account; digitalization.

Заинтересованность публичной власти в эффективной реализации фискальной деятельности и, как следствие, формировании доходов бюджетной системы, обусловливает не только расширение системы мер государственного принуждения (например, ужесточение ответственности за правонарушения в сфере финансов), но и создание действенных механизмов мотивации плательщиков обязательных платежей к законопослушной деятельности в целом и соблюдению финансовой дисциплины, в частности. Такие механизмы могут быть воплощены в правовых нормах, позволяющих оптимизировать соотношение между частными и публичными интересами.

В данной связи законодателем в последние годы проводится работа по разработке инструментов, стимулирующих плательщиков таможенных платежей к соблюдению финансовой дисциплины.

Анализ норм Таможенного кодекса ЕАЭС (далее – ТК ЕАЭС) позволяет выделить несколько групп отношений, направленных на стимулирование плательщиков таможенных платежей к законопослушному поведению:

1) отношения, направленные на снижение издержек плательщиков таможенных платежей, связанных с исполнением таможенных правил (таможенные льготы, возможность изменения сроков уплаты таможенных платежей);

2) отношения, мотивирующие плательщика к своевременной и полной уплате таможенных платежей (применение мер финансово-правового принуждения: пеней, штрафов, иных мер принуждения);

3) отношения, стимулирующие плательщика таможенных платежей к упрощению взаимоотношений с таможенными органами (личный кабинет участника внешнеэкономической деятельности, право на бесплатное информирование и консультирование);

4) отношения, позволяющие плательщикам таможенных платежей возместить в полном объеме убытки, причиненные незаконными актами таможенных органов или незаконными действиями (бездействием) их должностных лиц.

Кроме того, в таможенном законодательстве установлены положения, прямо стимулирующие к соблюдению финансовой дисциплины. В первую очередь это касается института уполномоченного экономического оператора для юридических лиц – участников таможенных правоотношений (глава 61 ТК ЕАЭС). В числе условий получения данного статуса, отсутствие неисполненной обязанности по уплате обязательных платежей, процентов, пени, а также

отсутствие фактов привлечения в течение одного года до обращения в таможенный орган к административной ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела.

При выполнении этих и иных условий и получении статуса уполномоченного экономического оператора последний может воспользоваться специальными упрощениями. Это временное хранение товаров в помещениях, на открытых площадках и иных территориях, принадлежащих такому субъекту; выпуск товаров до подачи таможенной декларации; проведение таможенных операций, связанных с выпуском товаров, в помещениях, на открытых площадках и иных территориях уполномоченного экономического оператора и др. Таким образом, мотивация законодателя к законопослушному поведению субъектов таможенных отношений состоит в предоставлении им определенных льгот по сравнению с другими участниками.

Расширение мотивации к правомерным действиям частных субъектов отражено и в п.2 ст.377 ТК ЕАЭС, где установлено, что в целях дифференцированного применения мер по минимизации рисков таможенные органы могут осуществлять категорирование лиц, совершающих таможенные операции, путем отнесения их к категориям низкого, среднего или высокого уровня риска. С этой целью таможенные органы вправе применять информационные системы и технологии.

В России соответствующие правила действуют с 1 января 2017 года (приказ ФТС России от 01.12.2016 г. № 2256 «Об утверждении Порядка автоматизированного определения категории уровня риска участников внешнеэкономической деятельности»). Риск-категорирование осуществляется в отношении импортеров путем анализа их деятельности по 30-ти показателям за два календарных года, предшествующих месяцу проведения такого анализа. Данный механизм позволяет снизить количество досмотровых операций, эффективно распределить ресурсы таможенных органов по осуществлению таможенного контроля, создать наиболее благоприятные условия для законопослушных субъектов.

В число критериев, в соответствии с которыми участник внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД) может быть отнесен к категории низкого риска, включены следующие:

1) дата регистрации первой декларации на товары, помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, предшествует дате начала отчетного периода;

2) общее количество деклараций на товары с принятым решением о выпуске в соответствии с таможенной процедурой выпуска

для внутреннего потребления в отчетном периоде составляет не менее 150 штук и не менее 75 штук за вторую половину отчетного периода;

3) участник ВЭД является юридическим лицом;

4) отсутствие на дату проведения риск-категорирования неисполненной участником ВЭД обязанности по уплате таможенных платежей, пеней и процентов в сроки, установленные в требовании об уплате таможенных платежей.

Кроме того, такое лицо не должно находится в стадии ликвидации или прекращения деятельности; у него не должна оставаться неисполненной обязанность по уплате административного штрафа в срок, превышающий 180 календарных дней с даты вступления в силу постановления по делу об административном правонарушении, вынесенного таможенным органом. В группу низкого риска не может быть включен участник ВЭД, являющийся отправителем, получателем или декларантом товаров, по которым факт уклонения от уплаты таможенных платежей подтвержден вступившим в законную силу обвинительным приговором суда, постановленным по частям 1 или 2 статьи 194 УК Российской Федерации «Уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица». Наконец, невозможно включение участников ВЭД в данную категорию в случае, если они отнесены к высокому уровню налогового риска по результатам категорирования Федеральной налоговой службы.

По официальной информации Федеральной таможенной службы, в 2019 году к категории низкого уровня риска было отнесено более 10,5 тысяч участников ВЭД; на их долю приходится около 70% оформленных деклараций и более 80% от общей суммы уплаченных таможенных платежей. Основную группу составили субъекты категории среднего уровня риска – более 96 тыс. лиц, а к группе высокого уровня риска причислены 9,6 тыс. участников ВЭД.

Исходя из вышеизложенного, органом государственной власти принимается во внимание не только правомерное поведение хозяйствующего субъекта, в том числе соблюдение им финансовой дисциплины, но и активная внешнеэкономическая деятельность, осуществляемая в течение достаточно длительного периода. Как элемент системы управления рисками категорирование участников ВЭД – важный инструмент мотивации субъектов таможенных правоотношений (плательщиков таможенных платежей) к стабильной и легитимной работе в таможенной сфере.

В условиях цифровой экономики несоблюдение плательщиками таможенных платежей финансовой дисциплины становится практически невозможным, поскольку именно современные технологии делают

процесс взаимодействия таможенных органов с подконтрольными лицами прозрачным. Для этого используется информационный сервис автоматизированной подсистемы «Личный кабинет участника ВЭД», а с мая 2019 года она доступна и в мобильной версии.

В настоящее время в сервисе «Личный кабинет участника ВЭД» размещаются сведения о неуплаченных в установленный срок суммах таможенных и иных платежей, процентов и пеней; их взыскании; информация о лицах, в отношении которых действуют решения о приостановлении операций по счетам плательщика (лица, несущего солидарную обязанность) в банке и переводов его электронных денежных средств.

Процедура администрирования таможенных платежей упрощена за счет внедрения технологии применения единого лицевого счета плательщика и современных технологий уплаты таможенных платежей. В 2018-2019 годах проводился поэтапный переход на данную технологию таможенных представителей, российских и иностранных юридических лиц, а также физических лиц, включая индивидуальных предпринимателей. Внедрение механизма единых лицевых счетов позволило сконцентрировать в одном таможенном органе взаимодействие с плательщиком по вопросам контроля движения денежных средств по его лицевому счету, включая осуществление возвратов денежных средств, предоставление отчетов о расходовании и подтверждения уплаты денежных средств.

Преимущества указанной технологии состоят в следующем:

во-первых, сокращается время зачисления денежных средств на лицевой счет плательщика таможенных платежей. Информацию об этом Федеральное казначейство обновляет каждые 30 минут в течение рабочего дня. После этого она становится доступной всем таможенным органам и может быть использована при совершении таможенных операций в любом таможенном органе;

во-вторых, уменьшается число требований о корректировке деклараций на товары в ходе декларирования; сокращается количество отказов в рассмотрении заявлений о возврате денежных средств в связи с неверным указанием реквизитов платежных документов. Уплата таможенных и иных платежей и их расходование осуществляются по общему свободному остатку денежных средств по коду бюджетной классификации без детализации до платежных документов.

в-третьих, сроки возврата денежных средств и подтверждающих документов сокращаются, а сам процесс существенно упрощается. Такой возврат возможен в форме зачета в счет авансовых платежей

без соответствующих заявлений и пакета документов со стороны плательщика при условии подачи корректировки документа начисления.

Эти и другие цифровые технологии, применяющиеся таможенными органами (реализация проекта «Tax free», создание системы прослеживаемости товаров, расширение применения маркировки товаров), несомненно, способствуют стимулированию лиц, перемещающих товары через таможенную границу, к соблюдению финансовой дисциплины.

Итак, к числу способов такой мотивации следует отнести:

- совершенствование правовых норм, регулирующих таможенные отношения, в ракурсе их направленности на пресечение путей, используемых для уклонения от уплаты таможенных платежей, в том числе с использованием мер поощрительного характера;

- формирование комплекса организационных, экономических и правовых мер по предупреждению, выявлению и пресечению нарушений таможенных правил;

- внедрение и развитие информационных технологий, упрощающих и ускоряющих взаимодействие между таможенными органами и подконтрольными лицами, обеспечивающих прозрачность данных процессов;

- повышение уровня финансовой грамотности лиц, подконтрольных таможенным органам.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ МЕТОДОВ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ЕАЭС

К. А. Герасимович

Минская региональная таможня, ул. Могилевская, 43, 220007, г. Минск, Беларусь, kristina2014ger@gmail.com

Применение экономических методов в области внешней торговли реализуется посредством единого таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности в Евразийском экономическом союзе. Выявлены негативные аспекты их влияния на государственное управление в сфере внешнеэкономической деятельности Республики Беларусь: 1) низкий уровень тарифной защиты; 2) отсутствие методики установления ставок ввозных таможенных пошлин. В целях снижения негативного влияния на государственное управление в Республике Беларусь целесообразно применение правовых механизмов, направленных на совершенствование экономических методов таможенно-тарифного регулирования, к которым относятся: 1) разработка и регламентация методики установления размера ставок ввозных таможенных пошлин, оценка влияния их изменения на состояние отрасли в экономической сфере государственного управления; 2) определение на интеграционном уровне в рамках Евразийского экономического союза понятия, целей и задач таможенно-тарифного регулирования.

Ключевые слова: внешнеторговая политика; Евразийский экономический союз; методы управления; таможенно-тарифное регулирование; государственное управление.

IMPROVING CUSTOMS AND TARIFF REGULATION OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITIES IN THE EEU

K. A. Gerasimovich

The Minsk regional customs, 43 Mogilevskaya Str., Minsk, 220007, Belarus, kristina2014ger@gmail.com

In this article, the analysis of the application of economic methods in the field of foreign trade policy, which are implemented through the development of single customs and tariff regulation of foreign economic activities in the Eurasian Economic Union, is carried out. The analysis made it possible to identify negative aspects of their influence on public administration in the sphere of foreign economic activity of the Republic of Belarus. These aspects include: 1) low level of tariff protection; 2) lack of methodology for setting import customs duty rates. In order to reduce the negative impact on public administration in the Republic of Belarus it is advisable to use legal mechanisms to improve economic instruments of customs tariff regulation: 1) development and regulation of methods of establishing rates of import customs duties, the assessment of the impact of their changes on the industry in the economic sphere of state administration; 2) determination of the

integration level in the framework of the Eurasian Economic Union concept, goals and objectives of customs tariff regulation.

Key words: foreign trade policy; Eurasian Economic Union; management methods; customs-tariff regulation; state administration.

В рамках интеграционного объединения Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) государства-члены достигли договоренностей о проведении единой внешнеторговой политики [1]. Внешнеторговая политика ЕАЭС направлена на содействие устойчивому экономическому развитию государств-членов ЕАЭС, диверсификации экономик, инновационному развитию, ускорению интеграционных процессов и, в целом, дальнейшему развитию ЕАЭС как эффективного и конкурентоспособного интеграционного объединения в рамках глобальной экономики.

Экономические методы управления в области внешнеторговой политики реализуются посредством выработки единого таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности в ЕАЭС.

Единое таможенно-тарифное регулирование основано на применении Единого таможенного тарифа ЕАЭС, представляющего собой свод ставок таможенных пошлин, обязательных для их начисления при совершении импортных внешнеторговых операций с учетом возможных льгот (изъятий из тарифа) [2, с. 90].

Таможенно-тарифное регулирование является основой внешнеторговой политики ЕАЭС и относится к экономическим методам государственного управления, реализуемом на интеграционном уровне ЕАЭС.

Меры таможенно-тарифного регулирования, посредством которых реализуются экономические методы государственного управления, представляют собой конкретные действия интеграционных органов, направленные на применение предусмотренных правом ЕАЭС инструментов регулирования внешнеторговой деятельности, а также реализацию порядка и правил перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу (тарифные преференции, тарифные льготы, ставки таможенных пошлин и др.).

Правовую основу таможенно-тарифного регулирования в рамках ЕАЭС составляют: Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС), Протокол о едином таможенно-тарифном регулировании (Приложение № 6 к Договору о ЕАЭС); ТК ЕАЭС, Решение Совета ЕЭК от 16 июля 2012 г. № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического

союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» (в ред. от 16.03.2020), Решение Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 «О едином таможенно-тарифном регулировании Евразийского экономического союза» (в ред. от 03.04.2020 № 33).

Эффективность осуществления экономических методов таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС можно проследить на основе анализа функции тарифной защиты [2, с. 125]. Наблюдается, что реальный уровень защиты Республики Беларусь значительно ниже установленного ЕТТ ЕАЭС. Так наблюдается, что средневзвешенная ставка ЕТТ ЕАЭС для Республики Беларусь снизилась за 2010–2016 гг. с 6,4 до 3,67 %, при снижении средневзвешенной ставки ЕТТ ЕАЭС за тот же период с 10,34 до 7,2 % [2, с. 129]. Это обусловлено вступлением Российской Федерации в ВТО и поэтапным снижением ставок ЕТТ ЕАЭС до уровня, согласованного с ВТО. При этом Республика Беларусь, не являясь членом ВТО, вынуждена применять такие пониженные ставки в целях поддержания и эффективного функционирования таможенно-тарифного регулирования ЕАЭС, что может оказать негативное влияние на состояние отраслей в экономической сфере государственного управления в Республике Беларусь (например, сельское хозяйство, производство лекарственных средств) в связи с усилением конкуренции со стороны импорта как на внутреннем рынке, так и на рынках государств-членов ЕАЭС.

В целях реализации мер таможенно-тарифного регулирования Евразийская экономическая комиссия (далее – ЕЭК) устанавливает ставки ввозных таможенных пошлин, определяет условия и порядок применения тарифных преференций и предоставления тарифных льгот [1], что оказывает влияние на институциональную составляющую государственного управления в экономической сфере в части сужения спектра полномочий национальных органов управления. Вместе с тем, существуют проблемы, связанные с отсутствием регламентации порядка реализации полномочий на уровне ЕАЭС. В первую очередь это касается функций по установлению и изменению ставок ввозных таможенных пошлин, которые закреплены за ЕЭК, однако какого-либо отдельного нормативного акта, определяющего порядок такого установления и последующей оценки регулирующего воздействия, нет. В результате нарушается принцип оперативности реализации экономического метода таможенно-тарифного регулирования, так как отсутствие соответствующей методики не позволяет в кратчайшие сроки изменять ставки ввозных таможенных пошлин в условиях динамично изменяющейся ситуаций на внутренних рынках. В связи с этим

разработка такой методики, ее нормативное закрепление и внедрение на уровне Союза необходимо для обоснованного установления ставок ввозных таможенных пошлин.

Таким образом, на основе проведенного анализа применения экономических методов таможенно-тарифного регулирования, выявлены негативные аспекты их влияния на государственное управление в Республике Беларусь. К таким аспектам относятся: 1) низкий уровень тарифной защиты; 2) отсутствие методики установления ставок ввозных таможенных пошлин.

В целях снижения негативного влияния на государственное управление в Республике Беларусь считаем целесообразным предложить следующие правовые механизмы, направленные на совершенствование экономических методов таможенно-тарифного регулирования:

1. Разработать и регламентировать методику установления размера ставок ввозных таможенных пошлин, оценку влияния их изменения на состояние отрасли в экономической сфере государственного управления государств-членов ЕАЭС.

2. Определить на наднациональном уровне в рамках ЕАЭС понятие, цели и задачи таможенно-тарифного регулирования (например, в Протоколе о едином таможенно-тарифном регулировании (Приложении № 6 к Договору о ЕАЭС или в ТК ЕАЭС)), поскольку в актах, составляющих право ЕАЭС, наблюдается отсутствие определения понятия таможенно-тарифного регулирования, постановки его целей и задач. Вместе с тем, их нормативное закрепление является важным для обеспечения объективного понимания сущности таможенно-тарифного регулирования, что будет способствовать повышению эффективности использования экономических методов государственного управления.

В связи с этим предлагаем следующее:

1) В качестве основных целей таможенно-тарифного регулирования признать: защиту национальных товаропроизводителей государств-членов ЕАЭС от иностранной конкуренции; обеспечение поступления средств в национальные бюджеты государств-членов ЕАЭС; проведение эффективной внешнеторговой политики ЕАЭС.

2) Среди задач таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности ЕАЭС выделить: создание условий для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения, стремление к формированию единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках ЕАЭС, всесторонняя модернизация, кооперация и

повышение конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики.

3) Расширить перечень публикуемой статистической информации в целях обеспечения возможности проведения оценки регулирующего воздействия экономических методов таможенно-тарифного регулирования. Оценка влияния таможенно-тарифного регулирования на отдельные отрасли экономики государств-членов ЕАЭС не может быть реализована в полной мере также в связи с отсутствием детализированной статистической базы.

4) Расширить статистику внешней торговли товарами посредством детализации объемов торговли, поскольку представленная таможенными органами стран ЕАЭС информация, размещенная на официальном сайте ЕЭК, не позволяет провести должную оценку статистических показателей.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс]: подписан в г. Астане, 29 мая 2014 г. // Евразийский экономический союз : [site]. [2020]. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0043610/itia_05062014 (дата обращения: 08.03.2020).

2. Колесников, А.А., Лушкевич, О.В. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования в Евразийском экономическом союзе // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). 2018. № 1. С. 122–131.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КУМУЛЯЦИИ В ГЛОБАЛЬНЫХ ЦЕПОЧКАХ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ

И. А. Дубовец[1)], Н. И. Скирко[2)]

[1)]Белорусский государственный университет, пр. Независимости 4, 220030, г. Минск, Беларусь, redlittlefox1313@gmail.com
[2)]Белорусский государственный университет, пр. Независимости 4, 220030, г. Минск, Беларусь, skirko2007@rambler.ru

Кумуляция, как тема исследования, интересна многообразием проявления в тех или иных региональных торговых соглашениях, особенностями использования в различных цепочках создания стоимости и интерпретацией результатов применения данного принципа. Целью исследования в статье были особенности построения глобальных цепочек добавленной стоимости, которые направлены на создание и сохранение эффектов региональной торговли. Использование кумулятивного принципа определения страны происхождения товаров способно сформировать как дополнительные возможности роста конкурентоспособности национальных производств и товаров, так и реализации потенциала региональной торговли. Проблемы использования кумулятивного принципа проявляются в структурных особенностях региональной экономики: ее отраслевых и инвестиционных возможностях построения длинных или коротких цепочек создания стоимости, и, тем самым в наращивании масштабов взаимной торговли. Основная идея исследования – в обосновании как технических возможностей региональной интеграции (посредством принципа кумуляции), так и недостатков ограничительных способов реализации принципа кумуляции.

Ключевые слова: глобальные цепочки добавленной стоимости; кумуляция; кумулятивный принцип; определение страны происхождения товаров, региональные торговые соглашения; взаимная торговля, торговая политика.

USE OF CUMULATION IN THE GLOBAL CHAINS OF ADDED VALUE

I. Dubovets[a], N. Skirko[b]

[a]Belarusian State University, Nezavisimosti Ave. 4, 220030, Minsk, Belarus, redlittlefox1313@gmail.com (corresponding author)
[b]Belarusian State University, Nezavisimosti Ave. 4, 220030, Minsk, Belarus, skirko2007@rambler.ru

Cumulation as a research topic is interesting because of the variety of manifestations in various regional trade agreements, the features of use in various value chains and the interpretation of the results. The purpose of the research was to highlight the features of building global value chains, which are aimed at creating and maintaining the effects of regional trade. The use of the cumulative principle of determining the country of origin of goods can create additional opportunities for increasing the competitiveness of

national production and goods, as well as realizing the potential of regional trade. The problems of using the cumulative principle are manifested in the structural features of the regional economy: its sectoral and investment opportunities for building long or short value chains, and thus in increasing the scale of mutual trade. The main idea of the research is to substantiate both the technical possibilities of regional integration (through the principle of accumulation) and the disadvantages of restrictive ways of implementing the principle of accumulation.

Key words: global value chains; cumulation; cumulative principle; determination of the goods' country of origin; regional integration; regional trade agreements; mutual trade; trade policy.

Функционирование современных глобальных цепочек создания добавленной стоимости (далее – ГЦС) от разработки продукта до производства запчастей, сборки и маркетинга привело к изменению порядка осуществления производственных и бизнес-моделей по всему миру [1]. Это стало причиной экономической взаимозависимости в мировой экономике: важность ГЦС продолжает расти, что отражается не только на особенностях торговой политики, но и на возможностях промышленной политики.

Функционирование ГЦС стимулирует рост промежуточных торговых потоков, которые сейчас составляют более половины товаров и услуг, импортируемых странами-членами Организации экономического сотрудничества и развития (далее – ОЭСР), и почти три четверти импорта крупных развивающихся стран, таких как Китай и Бразилия. Сектор услуг играет ключевую роль в работе этих ГЦС и международных производственных сетей, особенно в области транспорта и логистики, связи и других деловых услуг. Производство товаров и услуг сегодня тесно переплетено и неразделимо, а на международные торговые потоки и модели оказывают влияние инвестиционные решения.

Эта новая реальность нашла свое отражение в статистике, ранее полная коммерческая стоимость товара (услуги) была отнесена к последней стране в экспортной цепочке, что в значительной степени преувеличивало коммерческую важность конечного производителя в цепочке создания стоимости. ВТО и ОЭСР осознавали потребность адаптации к многочисленным изменениям, происходящим в системе торговых отношений и в связи с этим, ими была запущена совместная инициатива по публикации международной торговой статистики с разбивкой добавленной стоимости на каждом этапе производственной цепочки и оценкой вклада каждого из партнеров [2].

Споры о ГЦС касаются различных аспектов, например, влияния РТС и правил происхождения товаров на некоторые торговые модели,

разработанные в цепочках, использования промышленной политики, разработки стратегий более грамотных действий компаний и осознание мотивов, а также осведомленности о важности и роли деловых услуг в работе ГЦС и тесной связи между торговлей и инвестициями. Участие или неучастие в ГЦС может влиять на процессы развития международной экономики, затрагивая как страны, входящие в цепочки создания стоимости, так и страны, не задействованные в них. Кроме того, услуги также могут формировать собственные цепочки создания стоимости. И является ли переход от поставки промежуточных продуктов к поставке услуг в рамках ГЦС потенциально более благоприятным для процесса развития, остается предметом споров.

Таким образом, для отображения новой структуры мировой торговли и функционирования ГЦС требуется полная переоценка торговой статистики и торговой политики, так как действующие на сегодняшний день торговые правила были разработаны с учетом масштабных и структурных особенностей международной торговли в XX веке, для которой было характерно производство товаров полностью либо главным образом в одной стране, и могли устареть для упорядочения и мониторинга современных бизнес-моделей.

Фактически в 1996–1999 гг. начались переговоры между ЕС и НАФТА, которые проходили в Техническом комитете по правилам происхождения, а затем в Комитете ВТО по правилам происхождения и касались непреференциальных правил происхождения, что ставило под сомнение двадцатилетний опыт работы с правилами происхождения в ЕС. Тогда члены Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ) и партнеры из Группы африканских, карибских и тихоокеанских государств (АКТ) столкнулись с новым опытом США и их партнеров по переговорам в рамках Канадско-американского торгового соглашения и НАФТА [3, с.8]. Именно ГЦС привели к разнонаправленному проявлению реалий торговли, сложностей в достижении целей нормативного регулирования как на уровне ВТО, так и на уровне единой региональной политики внешней торговли, необходимости объединения методов стимулирования региональной торговли с целями привлечения прямых иностранных инвестиций. Тем самым, сущность международного экономического сотрудничества стран по вопросам торговой, промышленной и инвестиционной политики также подвергается переосмыслению в свете ГЦС.

В настоящее время формирование ГЦС концентрируется в трех центрах: Северной Америке и Европе, которые преимущественно являются центрами спроса, а также в Восточной Азии, выступающей на сегодняшний день центром предложения. Однако при условии

реформирования Китаем экономики в сторону потребительского спроса, данная тенденция может претерпеть значительные изменения. Это позволяет сделать вывод об их региональном значении и не позиционировать их как «глобальные» по природе своего действия [1].

Определение центров спроса и предложения связано со следующими факторами: качество инфраструктуры, стоимость транспортировки, средства связи, расстояние, а также заключение РТС с основными международными торговыми партнерами, что сыграло немаловажную роль в создании цепочек начисления стоимости. Это можно объяснить тем, что предусмотренные в региональных торговых соглашениях (далее – РТС) правила происхождения товаров и положения, касающиеся кумуляции, оказывают влияние на инвестиционные потоки и раздел продукции.

В данной связи хотелось бы уделить внимание непосредственно принципу кумуляции в различных РТС, который часто исследуется, как инструмент содействия региональной интеграции. В каждом отдельном региональном торговом соглашении предусматриваются собственные правила и критерии происхождения товаров, согласованные сторонами этого РТС. При этом, в рамках любого интеграционного объединения для применения преференциальных правил происхождения используется принцип кумуляции, позволяющий производителям импортировать происходящие материалы из определенной страны или группы стран-партнеров по РТС без изменения страны происхождения конечного продукта [4, с. 64]. Либеральные правила происхождения не противопоставляются кумуляции, а используются производителями, выбирающими ресурсы со всего мира, более конкурентоспособные по цене либо качеству в рамках ГЦС [3, с. 8].

В сущности, кумуляция – это отклонение от одного из основных принципов происхождения товаров, применяемых в случае преференциальной торговли. В основных правилах происхождения указывается, что только продукты, которые либо полностью производятся в конкретной стране, либо достаточно переработаны в соответствии с правилами происхождения, могут считаться произведенными в этой стране. Концепция кумуляции расширяет этот принцип, поскольку дает возможность выбирать промежуточные продукты, происходящие из страны-партнера или стран-партнеров по преференциальному соглашению, использовать их в качестве исходных материалов для производства конечного продукта. Для применения принципа кумуляции правила происхождения товаров должны быть идентичными во всех странах-партнерах, что обычно бывает в рамках РТС [4, с. 64].

Следует отметить, что на практике применяются несколько видов кумуляции: двусторонняя, диагональная (региональная), полная и расширенная (кросс-кумуляция). Первые три вида традиционно применяются в рамках РТС, а инструмент кросс-кумуляции предполагает расширение кумуляции за пределы единого РТС [4, с. 68].

Двусторонняя кумуляция является наиболее распространенной и реализуемой почти во всех правовых актах о происхождении товаров; применяется между двумя странами, имеющими зону свободной торговли (далее – ЗСТ) между собой, и позволяет учитывать в качестве внутреннего компонента товары, производимые в обеих странах. Одной из сторон также может выступать и ЗСТ. Двусторонняя кумуляция эффективна для сырьевых отраслей промышленности, когда в одной стране (ЗСТ) добывается сырье, а в другой стране оно перерабатывается, а затем продукты переработки беспошлинно экспортируются в страны происхождения сырья в границах ЗСТ. Например, двусторонняя кумуляция применяется для всех соглашений АСЕАН с третьими странами [4, с.64-66]. Тем самым, отмечается, что АСЕАН имеет опыт роста региональной интеграции посредством кумуляции за последние 30 лет, благодаря явным ограничениям двусторонней кумуляции и сосредоточению усилий по росту торговли именно в направлении двух стран-партнеров РТС [3, с. 8].

Диагональная (региональная) кумуляция используется как принцип происхождения между государствами-членами региональной группы, которая действует между более чем двумя странами, заключившими преференциальные торговые соглашения между собой. Тогда производитель одной из этих стран сможет импортировать материалы из остальных стран соглашения для переработки и дальнейшего экспорта конечного продукта (как происходящего со своей территории при соблюдении критерия происхождения) во все страны группы [4, с. 66-67]. Такой принцип кумуляции применяется для развивающихся и наименее развитых стран, являющихся пользователями Единой системы преференций ЕАЭС.

Полная кумуляция позволяет любую деятельность по переработке в государстве-члене региональной группировки квалифицировать как достаточную вне зависимости от происхождения материалов для производства конечной продукции [4, с. 68]. Данный вид кумуляции позволяет увеличить фрагментацию производства в большей степени, чем двусторонняя либо региональная, являясь менее ограничительной. Полная кумуляция подходит для малых стран с ограниченными ресурсными возможностями, но развитыми перерабатывающими мощностями.

Введение всех трех видов кумуляции происхождения считается стимулирующим инструментом производства и торговли, т.к. снимает ограничения, налагаемые правилами происхождения (без кумуляции). В ряде исследований был рассчитан эффект введения разных видов кумуляции на рост внутрирегиональной торговли в разных ЗСТ: диагональной кумуляции на 7-22% и двусторонней - на 16%, а в случае полной кумуляции - на 36%. Хотя для ЗСТ между Японией и Таиландом был получен более скромный эффект увеличения торговли на 4% [5; 4, с. 67]. Как видно из данных, полная кумуляция особенно выгодна для стимулирования торговли внутри блока, поскольку позволяет учитывать сравнительно небольшие вклады производственных процессов в конечный продукт для активизации преференциальной торговли этим продуктом.

В настоящее время кросс-кумуляция применяется в ряде соглашений по всему миру. Например, в рамках ЗСТ между Канадой и Перу, между Канадой и Колумбией при производстве легковых автомобилей могут использоваться различные материалы, происходящие из США, как будто США являются частью вышеуказанных ЗСТ, при условии соблюдения правил происхождения. Торговое соглашение ЕС – Вьетнам включает в себя условия кросс-кумуляции по каракатице и кальмарам с АСЕАН и тканями, происходящими из Южной Кореи.

Во всех приведенных выше примерах кросс-кумуляция применяется только к определенным товарам. Однако в будущих соглашениях ее можно расширить до целых секторов. Она также может быть активирована в ряде существующих соглашений, поскольку многие из них уже включают положения о перекрестной кумуляции. Например, многие канадские ЗСТ, включая соглашение Канады и ЕС, имеют соответствующие положения. Еще один пример – заключенное в июле 2018 г. соглашение между ЕС и Японией включает в себя положение о перекрестной кумуляции для легковых автомобилей со странами, с которыми обе стороны имеют торговые соглашения.

Кросс-кумуляция возможна без выполнения двух обязательных условий – наличия торговых соглашений между всеми странами, участвующими в кумуляции, и принятия идентичных правил происхождения: даже в таких случаях материалы из одной страны, будучи переработаны в другой, будут учтены как происходящие из последней для преференциального экспорта в страну с отличающимися правилами происхождения в торговых соглашениях или не связанную торговым соглашением со страной переработки. Кросс-кумуляция, тем

самым, стимулирует торговлю, как в перекрывающихся РТС, так и за их пределы [4, 68-69].

В таблице отражены различия в правилах определения происхождения товаров в различных региональных соглашениях: АСЕАН, НАФТА для сравнения применения принципа кумуляции.

Таблица – Сравнительный анализ правил определения страны происхождения товаров

	ЕАЭС и Вьетнам	НАФТА	АСЕАН
Основной критерий достаточной переработки	Смена кода ТНВЭД на уровне 4-х знаков	Смена кода ТНВЭД на уровне 2-х знаков	Смена кода ТНВЭД на уровне 4-х знаков
Кумуляция	Используется, четырехсторонняя кумуляция	Используется, Также правило тройной переработки для текстиля	Используется, представлена двусторонней и полной

Примечание – Источник: составлено авторами по данным [6-8].

Практически все рассмотренные соглашения имеют схожую структуру. Принцип кумуляции предусмотрен во всех рассмотренных соглашениях, его применение в каждом из них имеет свои особенности, но чаще всего предполагает определение страны происхождения товаров по стране изготовления конечного товара или осуществления последних существенных операций по переработке.

Режим ВТО не имеет отношения к правилам кумуляции. Модели правил происхождения в различных РТС прибегают к упоминанию кумуляции, как «кумулятивного правила происхождения», различия в разрешенных типах кумуляций касаются числа партнеров, правил кумуляции, тарифных ставок и администрирования правил происхождения [4, с.64]. «Административные аспекты правил происхождения представляют собой значительную статью затрат для таможни, а для частного сектора – значительную сложность при их соблюдении. Эти административные издержки иногда являются основной преградой для правил происхождения, но этому аспекту уделяется мало внимания» [3, с. 8-9].

Парадокс состоит в том, что чем либеральнее в соглашениях по использованию принципа кумуляции толкуются ее возможности, тем выше конкурентоспособность самих производителей. Но чем жестче ограничительные правила использования принципов кумуляции (например, при двусторонней), тем выше эффекты отклонения в

торговле и значительнее проявляются результаты региональной интеграции – рост взаимной торговли внутри интеграции.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Stephenson, Sherry. Global Value Chains: The New Reality of International Trade. E15Initiative. Geneva: International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD) and World Economic Forum, 2013. [Electronic sourse]. URL: www.e15initiative.org/ (date of access: 10.03.2020).

2. База данных ОЭСР и ВТО по торговле и добавленной стоимости [Электронный ресурс]. URL: http://www.oecd.org/industry/ind/measuring-trade-in-value-added.htm ((дата обращения: 09.03.2020).

3. Инама, С. На пути к сближению правил происхождения в торговле на региональном и многонациональном уровнях / «От фрагментации к гармонизации правил происхождения товаров» // Женева: Международный центр по торговле и устойчивому развитию – ICTSD – «МОСТЫ» - Вып. 5 – 08. 2018 – 30 с. – С. 4-9.

4. Прогунова, Л.В., Богатырева, С.В., Кумуляция как инструмент интеграции в экономике глобальных цепочек и растущего протекционизма // Международная торговля и торговая политика. 2018. № 3 (15). С. 61-78.

5. Hayakawa K. Impact of Diagonal Cumulation Rule on FTA Utilization: Evidence from Bilateral and Multilateral FTAs between Japan and Thailand. Journal of the Japanese and International Economies. 2014. Vol. 32. P. 1-16.

6. Agreement on Free Trade Zone between the EAEU and Socialist Republic of Vietnam [Electronic resourse]. 2016. URL: http://www.moit.gov.vn/en/News/836/the-free-trade-agreement-between-the-socialist-republic-of-viet-nam-and-the-eurasian-economic-union-and-its-members-states--of-the-other-part-(vn-eaeu-fta).aspx (date of access: 03.03.2020).

7. ASEAN Trade in Goods Agreement [Electronic sourse]. 2018. URL: http://www.asean.org/images/2013/economic/afta/atiga%20interactive%20re4.pdf (date of access: 06.03.2020).

8. NAFTA Agreement / US Customs and Border Protection [Electronic sourse]. 2016. URL: http://tcc.export.gov/Trade_Agreements/All_Trade_Agreements/NAFTA_Annex_401_1.asp (date of access: 03.03.2020).

МОТИВАЦИЯ К ПРОФЕССИИ У СЛУШАТЕЛЕЙ «ШКОЛЫ БУДУЩЕГО ТАМОЖЕННИКА» И СТУДЕНТОВ ПЕРВОГО КУРСА СПЕЦИАЛЬНОСТИ «ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО» БГУ

О. А. Кравченко[1)], В. А. Острога[2)]

[1)] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, kravchenoa@mail.ru
[2)] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, ostroga.v@mail.ru

Статья посвящена основным мотивационным аспектам, которыми пользуются на сегодняшний день учащиеся при выборе специальности «Таможенное дело». В статье представлены данные, полученные при написании статей слушателями «Школы будущего таможенника».

Ключевые слова: Школа будущего таможенника; специальность «Таможенное дело»; мотивационные факторы; «Моя будущая профессия – таможенник»; «Почему я выбрал специальность «Таможенное дело».

MOTIVATION TO THE PROFESSION AT THE LISTENERS OF THE «SCHOOL OF THE FUTURE CUSTOMS» AND STUDENTS OF THE FIRST COURSE OF THE SPECIALTY «CUSTOMS AFFAIRS» OF BSU

O. A. Kravchenko[a], V. A. Ostroga[b]

[a] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, kravchenoa@mail.ru (corresponding author)
[b] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, ostroga.v@mail.ru

The article is devoted to the main motivational aspects that students use today when choosing the specialty «Customs affairs». The article presents data obtained with writing articles by students of the «School of the future customs officer».

Key words: School of the future customs officer; specialty «Customs»; motivational factors; «My future profession is a customs officer»; «Why did I choose the specialty “Customs Affairs”».

Как считают психологи, сегодня существует множество факторов, влияющих на выбор профессии юношами и девушками. В том числе мнение родителей, сверстников и школьного персонала; уровень развития интеллекта, индивидуальные способности, интерес к тому или иному виду деятельности [3]. На взгляд экспертов, мотивация делится на внутреннюю и внешнюю. К внешним (сопутствующим процессу

труда) мотивационным факторам относят: факторы давления (рекомендации, советы, указания со стороны других людей), факторы притяжения (мода, престиж, предрассудки), факторы с относительной бессодержательной мотивировкой (учебное заведение находится близко от дома), факторы социально-экономического характера (материальные блага) [4].

Следовательно, успешность выбора профессии в значительной степени зависит от мотивации и определяется психологической готовностью учащегося к выбору профессии. Ежегодно слушатели «Школы будущего таможенника» (далее – ШБТ) и студенты первых курсов университета пишут эссе по темам: «Моя будущая профессия – таможенник»; «Почему я выбрал специальность «таможенное дело» и т.д. Эти эссе отражают как раз уровень мотивации и заинтересованности абитуриентов и студентов на момент поступления в университет.

В этом случае можно разделить имеющиеся эссе на кафедре таможенного дела именно на эти две категории. Таким образом, из общего числа рефератов школьников видны именно те первичные мотивационные факторы, которые эффективны с точки зрения удовлетворенности трудом и его производительности (в данном случае, речь идет о получении высшего образования) [2]. Эти мотивационные признаки на первый взгляд кажутся весьма банальными: ношение форменной одежды, применение иностранных языков, работа с людьми и т.д.

В архиве кафедры таможенного дела находится около 100 эссе слушателей «Школы будущего таможенника», написанных в последние годы учащимися 10-х и 11-х классов средних учебных заведений. Для проведения анализа из имеющегося количества эссе была отобрана 41 работа, подготовленная в предыдущие два года. К сожалению, из этих эссе только 14,6% были написаны учащимися мужского пола. В свою очередь, тенденция преобладания женского пола в данной сфере сохраняется. При этом все авторы писали о престижности профессии, ее значимости, как для самого слушателя, так и общества.

Вместе с тем, результаты анализа гендерного состава поступающих на специальность «Таможенное дело», студентов при их разделении по специализациям на старших курсах и окончательной подаче документов в таможенные органы показывают, что, несмотря на то, что профессия таможенника является мужской с психологической точки зрения, ее примущественно выбирают девушки. Еще несколько лет назад в таможне в процентном соотношении численность мужчин превышала численность женщин, в то время как в настоящее время

на службу в таможенные органы поступает женщин больше, чем мужчин [1].

При проведении анализа эссе, написанных студентами первого курса специальности «Таможенное дело», можно также выявить признаки конкретизации как внутренней, так и внешней мотивации. На данном этапе студенты уже имеют первичное представление о сфере деятельности, по специальности которой они учатся в высшем учебном заведении, следовательно, более четко описывают как положительные, так и отрицательные ее стороны. Например, некоторые утверждают, что сутью деятельности должностных лиц таможенных органов является пресечение преступности, служение государству, уважение его законов и обычаев и т.д.

Другие считают, что данная работа требует большой ответственности, к которой они просто не готовы, но при этом знание иностранных языков пригодится в любой сфере деятельности, отдельные отмечают утомительность работы. Третья категория учащихся ответила на мотивационный позыв в своих эссе с точки зрения перспективы: профессия должна приносить материальное благополучие и душевное равновесие, или знания и некоторый опыт работы в таможне «сыграют на руку» при уходе в коммерческую сферу.

Если рассматривать более детально эссе студентов 1-ого курса за 2019 г, то можно сказать, что из 75 (семидесяти пяти) эссе в 54 (пятидесяти четырех) студенты утверждают, что им интересен сам процесс работы в таможенных органах, 2 (два) человека предпочли бы работу в логистической организации, остальные 6 (шесть) человек признались в своих работах, что не рассматривали дальнейшие перспективы после обучения в университете. Другими словами, 87 % студентов имеют четкое представление о том, чем хотят заниматься по окончании университета. Результаты опроса представлены на рисунке.



Рисунок – Результаты ответов студентов, представленных в эссе

Примечание – Источник: составлено авторами.

К сожалению, у школьников не так много возможностей познакомиться с потенциальной специальностью и определиться с выбором профессии. Одной из таких возможностей и является «ШБТ». На занятиях слушателям данной школы честно и открыто рассказывают о достоинствах и недостатках работы в таможне. Возвращаясь к недостаткам, которые были ранее перечислены, следует также отметить и внешний мотивационный аспект. В свою очередь, по нашему мнению, с психологической точки зрения, эти же факторы, в случае если бы они были озвучены на любых других подобных мероприятиях, воспринимались бы совершенно иначе. К основным недостаткам относят низкую зарплату, стрессовые ситуации, снижение мотивации работников и другое, что приводит к профессиональной деформации, то есть потере интереса к своей работе. Однако эти признаки присущи абсолютно к любой сфере деятельности [5].

Таким образом, можно сделать вывод, на сегодняшний день, как школьники, так и студенты видят в работе в таможенной сфере возможность набраться опыта, отстаивать экономические интересы страны, пресекать преступность. В выборе профессии играют роль мотивационные факторы, в основной своей массе внутренние. Также в большинстве случаев, к работе в таможенной сфере мотивированы больше учащиеся, чьи родители работают в системе государственного управления.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Гудкова Е.В. Основы профориентации и профессионального консультирования: Учебное пособие / Под ред. Е.Л. Солдатовой. – Челябинск : Изд-во ЮУрГУ, 2004. 125 с.

2. Сейтешев А.П. Пути профессионального становления учащейся молодежи. – М.: Высшая школа, 1988. 336 с.

3. Симоненко И.Л. От кадровой политики к управлению персоналом // Социологические исследования. 1994. № 8–9. С. 71–79.

4. Соломин И. Профориентация. Россия. XX век // Школьный психолог. 2000. № 24. С. 10–15.

5. Степанов А., Бендюков М., Соломин И. Азбука профориентации: Как молодому человеку преуспеть на рынке труда? СПб. : Литера плюс, 1995. 220 с.

6. О таможенном регулировании в Республике Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 10 янв. 2014 г. №129-З : в ред. Закона Респ. Беларусь от 19.06.2017 г. № 32-З // Доступ из справ.-правовой системы «Эталон».

БАРЬЕРЫ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Н. Г. Кудряшов

Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, cygnetnika@mail.ru

Рассмотрено современное состояние транспортно-логистической отрасли Республики Беларусь, выявлены проблемные аспекты функционирования транспортно-логистической системы, обозначены направления совершенствования транспортно-логистической деятельности.

Ключевые слова: транспортно-логистический центр; индекс эффективности логистики LPI; транспортно-логистическая система; транспортно-логистические услуги.

BARRIERS AND BROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY IN THE REPUBLIC OF BELARUS

N. Kudrashou

Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, cygnetnika@mail.ru

The article deals with the current state of the transport and logistics industry of the Republic of Belarus, problematic aspects of the functioning of the transport and logistics system are determined; directions for the improvement of transport and logistics activities are identified.

Key words: transport and logistics center; Logistics Performance Index (LPI); transport and logistics system; transport and logistics services.

Международный рынок транспортно-логистических услуг является достаточно сформированным. Республике Беларусь необходимо прочно занять свое место в международных внешнеторговых потоках, включая транзитное сообщение. Для успешной интеграции нашей страны в общемировые товарные потоки ведется интенсивная работа в рамках Концепции развития логистической системы на период до 2030 года и Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 годы. Среди приоритетных задач выделяются увеличение объема и повышение качества логистических и транспортно-экспедиционных услуг, рост доходов от транзита грузов через

территорию республики, рост позиции Республики Беларусь в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики LPI до уровня не ниже 50 [1, с.2]. Выполнение этих задач должно осуществляться на фоне совершенствования правовых и экономических условий, развития транспортной и складской инфраструктуры.

В ходе реализации программных документов достигнуты определенные результаты: введены в эксплуатацию 58 логистических центров, на территории которых действуют 66 таможенных складов и складов временного хранения общей площадью порядка 460 тыс. кв. м, 18 пунктов таможенного оформления, 6 контейнерных терминалов. Площадь складов общего пользования составляет порядка 875 тыс. кв. м. Объем услуг, оказываемых логистическими операторами, ежегодно увеличивается, в 2019 году он составил 291 млн руб., что на 31,2 % больше запланированного [2, с.10].

Эффективное использование транспортно-логистического потенциала Республики Беларусь является стратегической задачей, поскольку страна расположена на перекрестке главных транспортных путей, которые связывают крупнейшие региональные рынки: страны Европейского союза со странами-членами ЕАЭС и странами Юго-Восточной Азии, страны Балтийского побережья с черноморским побережьем. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь находится в стадии развития. Функционирует сеть логистических центров, учитывается опыт зарубежных стран, внедряются современные технологии. Определенное распространение получили технология удаленного выпуска, бестранзитная технология ввоза товаров. Стал возможен выпуск до подачи декларации – данная процедура доступна уполномоченным экономическим операторам и охватывает около 10 % товаров. Внедряются технологии автоматической регистрации и автоматического выпуска.

Республика Беларусь активно участвует в международных транспортно-логистических проектах. Индустриальный парк «Великий камень» претендует на роль крупнейшего транспортно-логистического хаба в евразийском регионе. На территории парка развернута деятельность по различным направлениям: комплексная логистика, телекоммуникации, контейнерный терминал, электронная коммерция, производство и многие другие; сдана в эксплуатацию первая очередь логистического центра, а в поселке Болбасово Оршанского района реализуется инвестиционный проект по строительству мультимодального промышленно-логистического комплекса. Создана объединенная транспортно-логистическая компания (далее – ОТЛК), в которую вошли представители стран-членов Единого экономического

пространства (далее – ЕЭП) ЕАЭС. Она стала одним из немногих действующих бизнес-проектов в рамках интеграционных процессов ЕАЭС. ОТЛК направлена на консолидацию инфраструктурных отраслей, ее создание сформировало инфраструктурную платформу для реализации других масштабных экономических проектов в рамках ЕАЭС.

Несмотря на определенные успехи для республики возникли определенные вызовы в сфере транспорта и логистики. Среди внешних факторов, которые очевидно повлияют на функционирование белорусской транспортно-логистической системы, можно выделить перераспределение товарных потоков стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Европейского союза с центрально-европейского направления на южно-европейское, а также изменение экспорта товаров Российской Федерации и Республики Казахстан с рынка ЕС на Азиатско-Тихоокеанский регион. Результатом данных процессов будет уменьшение товарных потоков через территорию Республики Беларусь и снижение доходов от транзита грузов. Аналогичная угроза сохраняется в результате принятия взаимных санкций, прежде всего между Российской Федерацией и странами-членами Европейского союза.

Рост цен на топливо, и, как следствие, увеличение транспортно-логистических издержек, вызовут изменения в налоговом законодательстве Российской Федерации. В результате решения российских властей о поступательном снижении экспортной пошлины на нефть до 0 процентов и повышении налога на добычу природных ископаемых потери бюджета Беларуси могут составить порядка 10 млрд долл. США.

Барьером для дальнейшего развития и совершенствования транспортно-логистической системы Беларуси можно назвать принцип резидентства, предусмотренный Таможенным кодексом ЕАЭС. Его суть состоит в том, что участник внешней экономической деятельности вправе подать декларацию на товар только в той стране-члене ЕАЭС, резидентом которой он является. Данная проблема не дает Республике Беларусь реализовать полностью свой геоэкономический и транзитный потенциал, что особенно актуально в рамках формирующегося Евразийского экономического союза. Данный принцип также увеличивает как временные, так и материальные затраты импортеров и уменьшает потенциальные доходы транспортно-логистических компаний.

Транспортно-логистическая система Беларуси характеризуется достаточно высоким уровнем затрат. Среднее значение расходов на логистику в мире составляет около 10 % ВВП (в США и Европе –

около 8,5 %), для Беларуси этот показатель превышает 20 %. Основные статьи роста расходов составляют коммунальные и эксплуатационные расходы (рост тарифов на природный газ, водо- и теплоснабжение, электроэнергию). Увеличение затрат оказывает негативное влияние на рентабельность деятельности логистических центров. Так, в 2018 г. средняя рентабельность составила 7 %, в то время как в 2017 г. она составляла 11,6 % [3, с. 7].

Существуют определенные сложности с заполнением и эффективным использованием логистических центров. Многие центры являются подразделениями торговых организаций, либо их площади предоставляются в аренду как складские помещения. В таком случае о полноценном функционировании таких центров говорить не приходится ввиду отсутствия операций по созданию добавленной стоимости (переработка, сборка, упаковка и др.). Данное обстоятельство усложняется высокой конкуренцией, которую создают логистические центры и операторы в соседних странах-членах ЕС, а также сложностью технических регламентов в рамках ЕАЭС.

Среди основных направлений, которые будут способствовать повышению эффективности функционирования транспортно-логистической системы Беларуси и устранению барьеров для ее развития, можно выделить цифровизацию логистических процессов и широкое внедрение информационных технологий в сферу международных перевозок; повсеместное использование электронного документооборота; разработку комплекса мер, которые будут способствовать повышению эффективности и прозрачности использования различных типов разрешений на перевозки грузовым автомобильным транспортом; устранение административных преград в сфере транспортного контроля в ЕАЭС; упрощение таможенных операций и процедур при перемещении товаров через таможенную границу и ускорение порядка прохождения границы; сокращение количества перевозочных разрешительных документов на экспортно-импортные операции.

Для осуществления комплексного транспортно-логистического обслуживания необходимы либерализация всех сфер транспортной деятельности, отказ от дискриминационного регулирования, создание условий для здоровой конкуренции, поддержание открытости и прозрачности рынка транспортных услуг. Крайне важны высокая степень информационной открытости, привлечение инвестиций, постоянный диалог государства и бизнеса, использование всех выгод от участия в международных проектах.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] : Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 дек. 2017 г., № 1024 // Совет Министров Республики Беларусь : [сайт]. [2018]. URL: http://www.government.by/upload/docs/file71d8be5815e54098.PDF (дата обращения: 15.03.2020).

2. Транспортный комплекс Республики Беларусь: состояние и перспективы его развития [Электронный ресурс] : Материалы для членов информационно-пропагандистских групп // Минский городской исполнительный комитет : [сайт]. [2020]. URL: https://minsk.gov.by/ru/actual/view/209/2020/inf_material_2020_02.shtml (дата обращения: 17.03.2020).

3. Антюшеня Д. М. Развитие транзитной привлекательности логистической системы Беларуси [Электронный ресурс] // Новости науки и технологий. 2019. № 4. URL: http://belisa.org.by/pdf/2019/Science_news_4_51.pdf (дата обращения: 17.03.2020).

КРИТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА

Н. И. Курицына

Санкт-Петербургский государственный экономический университет, ул. Садовая, 21, 191023, г. Санкт-Петербург, Россия, kuritsyna@bk.ru

В статье проанализированы цели и задачи таможенной службы на ближайшие десять лет. Рассмотрены вопросы, касающиеся основных направлений данной стратегии, а также препятствий по ее реализации.

Ключевые слова: стратегия; таможня; таможенные органы; анализ.

CRITICAL ANALYSIS OF THE STRATEGY FOR THE DEVELOPMENT OF THE CUSTOMS SERVICE OF THE RUSSIAN FEDERATION UNTIL 2030

N. I. Kuritsyna

St. Petersburg State University of Economics, Sadovaya str., 21, 191023, St. Petersburg, Russia, kuritsyna@bk.ru

The article deals with the goals and objectives of the customs service for the next ten years. The issues related to the main ways of this strategy as well as obstacles to its implementation have been considered in the analysis.

Key words: strategy; customs; customs authorities; analysis.

Инновации полностью поглотили наш мир. Таможня – не исключение. Минимизация бумажного документооборота, ускорение процесса декларирования и внедрение искусственного интеллекта – ключевые целевые ориентиры стратегии развития таможенной службы 2030.

Предыдущая стратегия развития таможенной службы 2020, которая является действующей на сегодняшний день, была подписана 28 декабря 2012 года. Одной из главных ее задач была глобальная цифровизация таможенного администрирования. Длительный путь, от первой электронной декларации с применением ЭД-1 до 10 полноценно функционирующих центров электронного декларирования, преодолели таможенные органы. Удаленный выпуск, предварительное информирование, автоматический выпуск, личный кабинет участников

внешнеэкономической деятельности – и это лишь малая часть того, что является результатом стратегии развития таможенной службы 2020.

На сегодняшний день концепция развития таможенной службы остается неизменной. Главный вектор развития стратегии 2030 – цифровизация. 24 октября 2019 г. оживленно проходило обсуждение стратегии 2030, особое внимание было уделено определению целей и задач на следующие 10 лет. В главном пленарном заседании «Таможня 2030: траектория будущего» приняли участие Владимир Булавин, руководитель ФТС России, Илья Трунин, замминистра финансов Российской Федерации, Нурлан Акматов, член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству ЕАЭС и др.

Одними из основных направлений данной стратегии являются изменение и усовершенствование единой электронной системы, которые коснутся следующих ее элементов:

1. Электронный документооборот;
2. Система контроля перемещения транспорта;
3. Электронная очередь;
4. Интегрированная система считывания регистрационных номеров;
5. Интеграция с программными средствами контроля (ИДК, Янтарь);
6. Обеспечение прозрачности совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля;
7. Содействие в развитии экспортно-ориентированных секторов национальной экономики;
8. Создание благоприятной среды для деятельности участников ВЭД и многое другое [4].

Кроме того, важным направлением является эволюция системы управления рисками. Информационное взаимодействие с бизнесом, интегрирование сегментов СУР таможенных служб государств – членов ЕАЭС, обмен информацией об итогах применения СУР с федеральными органами исполнительной власти и применение искусственного интеллекта – все это позволит увеличить информационное взаимодействие, а также снизить влияние человека на данные операции.

Главная цель стратегии – качественно новая, насыщенная искусственным интеллектом, умная таможенная служба. Ответ на вызов современных технологий – это и есть предстоящие задачи. Необходимо совершенствовать обмен информацией с зарубежными партнерами по особо значимым аспектам таможенного администрирования и организовывать своевременное взаимодействие для решения актуальных вопросов.

Стремительный рост электронной торговли – важное направление, внимание которому также было уделено на форуме. Более 1 млн посылок в день – это является уже существенной составляющей товаропотока. Бизнес-сообщество дало свою оценку положениям Стратегии-2030. Интересы таможенных служб и бизнеса по ключевым положениям совпадают. Бизнес-сообщество готово к дальнейшему активному взаимодействию. Кроме того, ВТамО вынесла положительное заключение относительно положений программного документа. Траектория развития ФТС России на ближайшее десятилетие полностью соответствует подходам организации, которые основаны на цифровизации и автоматизации процессов, а также на принципах открытости и доверия.

В Стратегии впервые сформулирована миссия таможенной службы: «Содействие развитию международной торговли, росту товарооборота и несырьевого экспорта, обеспечение национальной безопасности Российской Федерации, полноты взимания таможенных платежей, достижение высокого качества таможенного администрирования, создание конкурентных преимуществ для законопослушных участников ВЭД» [5].

В стратегии развития таможенной службы 2030 упоминается обеспечение безопасных цепей поставок, что является одной из основных целей Указа Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» [1]. Кроме того, стратегия развития таможенной службы тесно связана с Прогнозом долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года. В рамках данной стратегии прогнозируется увеличение внешнеторгового оборота России, в том числе за счет увеличения экспортно-импортных операций со странами СНГ, что и отражено в положениях Прогноза долгосрочного социально – экономического [3].

Ожидается, что реализация рассматриваемой программы будет способствовать минимизации издержек бизнеса, коррупционных рисков участников ВЭД, а также установлению понятных требований, передовых технологий, минимальных сроков совершения таможенных операций, обеспечит отсутствие произвольной и неоправданной дискриминации или скрытых ограничений при осуществлении ВЭД.

Одно из важных направлений развития – организация прослеживаемости товаров. Отслеживание товаров с помощью современных механизмов будет доступно сразу после выпуска данных товаров, что, в первую очередь, будет адаптировано для стран ЕАЭС. Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации

от 25 июня 2019 г. № 807 «О проведении эксперимента по прослеживаемости товаров, выпущенных на территории Российской Федерации в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления», данный эксперимент проводился с 1 июля по 31 декабря 2019 года. Координатор рассматриваемого мероприятия – Минфин России, сведения о товарах предоставлял ФТС России, а оператор полученной информации – ФНС России [2]. На последнюю возложена обязанность принимать и регистрировать заявки на участие в эксперименте от организаций и предпринимателей. Участие в эксперименте добровольное. Имеется перечень товаров, которые являются отслеживаемыми в ходе эксперимента. Так, например, к ним относятся холодильники, стиральные машины, мониторы и проекторы, электронные схемы, детские коляски и детские автокресла, автопогрузчики, бульдозеры и др.

Однако есть и препятствия для осуществления основных положений стратегии развития 2030. Для того, чтобы таможня была полностью автоматизирована необходимо изменить существующую систему запретов и ограничений. На сегодняшний день под эту систему попадает порядка 40% всех перемещаемых через границу товаров. Потому необходимо активно работать с ФСТЭК, для того, чтобы создать у них информационные ресурсы и, самое главное, получить автоматический доступ к их информационным ресурсам. Усовершенствование системы передачи данных – одна из главных задач ФТС и ФСТЭК.

Таким образом, стратегия развития таможенной службы 2030 нацелена на повышение уровня автоматизации процессов выявления рисков, совершенствование системы таможенного транзита, развитие конкурентных преимуществ экспортно-ориентированных секторов экономики, цифровую трансформацию технологий таможенного оформления и таможенного контроля, внедрение глобальной системы прослеживаемости. В результате реализации данной стратегии мы получим умную таможню с искусственным интеллектом, которая будет отличаться безопасностью, скоростью и особым доверием.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Выступление руководителя ФТС России В.И.Булавина [Электронный ресурс]. URL: http://sbopaper.ru/upload/pdf/2019.07.03_FTS_prezentation_strateg2030.pdf (дата обращения 30.11.2019).

2. Выступление руководителя ФТС России В.И.Булавина [Электронный ресурс]. URL: http://sbopaper.ru/upload/pdf/2019.07.03_FTS_prezentation_strateg2030.pdf (дата обращения 12.12.2019).

3. О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Указ Президента Российской Федарации

от 13.05.2017 № 208. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс. Законодательство».

4. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] : разработан Минэкономразвития России. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс. Законодательство».

5. О проведении эксперимента по прослеживаемости товаров, выпущенных на территории Российской Федерации в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации от 25.06.2019 № 807. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс. Законодательство».

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПЕРСОНАЛА В ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНАХ

Н. И. Курицына[1)], С. М. Галилеев[2)]

[1)] Санкт-Петербургский государственный экономический университет, ул. Садовая, 21, 191023, г. Санкт-Петербург, Россия, kuritsyna@bk.ru
[2)] Санкт-Петербургский государственный экономический университет, ул. Садовая, 21, 191023, г. Санкт-Петербург, Россия, s.netproblem@gmail.com

В статье проанализирована система управления персоналом таможенных органов, выявлены особенности развития персонала. Определены направления профессионального роста кадров таможенной службы. Разработаны элементы механизма управления карьерой для государственных гражданских служащих.

Ключевые слова: таможенные органы; персонал; развитие персонала; карьера.

STAFF DEVELOPMENT FEATURES CUSTOMS AUTHORITIES

N. I. Kuritsyna[a], S. M. Galileev[b]

[a] St. Petersburg State University of Economics, Sadovaya str., 21, 191023, St. Petersburg, Russia, kuritsyna@bk.ru
[b] St. Petersburg State University of Economics, Sadovaya str., 21, 191023, St. Petersburg, Russia, s.netproblem@gmail.com (corresponding author)

The article analyzes the personnel management system of customs authorities, reveals the features of personnel development. The directions of the customs personnel professional growth are determined. Elements of a career management mechanism for government civil servants have been developed in the analysis.

Key words: customs authorities; personnel; personnel development; career.

На всех этапах развития таможенного дела в Российской Федерации руководство таможенных органов особое внимание уделяет развитию кадров, повышению профессионального уровня и квалификации должностных лиц. Развитие персонала – это система взаимосвязанных действий, включающих выработку стратегии, прогнозирование и планирование потребности в персонале, управление карьерой и профессиональным ростом, организацию процесса адаптации, обучения, тренинга, формирование организационной культуры [1, с. 81]. При осуществлении кадровой политики в таможенных органах используются положения и рекомендации дидактики и аналогичный опыт в других государственных органах и за

рубежом. Система управления персоналом таможенных органов Российской Федерации базируется на Таможенном кодексе ЕАЭС, Конституции Российской Федерации, Федеральном законе «О системе государственной службы Российской Федерации» от 27.05.2003 № 58-ФЗ, Федеральном законе «О государственной гражданской службе Российской Федерации» от 27.07.2004 № 79-ФЗ, Федеральном законе «О службе в таможенных органах Российской Федерации» от 21.07.1997 № 114-ФЗ и иных нормативных правовых актах Российской Федерации, регулирующих порядок прохождения службы в таможенных органах в рамках государственной гражданской службы.

Использование системы непрерывного образования для всех категорий должностных лиц является основным принципом системы развития персонала. При этом система придерживается принципов непрерывности, индивидуального подхода, полноты и направленности образования [2, с. 70-71].

Различают следующие виды обучения персонала:

− подготовка кадров – комплексное и организованное обучение, нацеленное на выпуск высококвалифицированных кадров, владеющих совокупностью специальных знаний, умений, навыков и способов общения;

− повышение квалификации персонала – профессиональная подготовка сотрудников в целях усовершенствования знаний, умений, навыков и способов общения в связи с ростом требований к профессии или повышением в должности;

− переподготовка персонала – обучение кадров в целях освоения новых знаний, умений, навыков и способов общения в связи с овладением новой профессией или изменившимися требованиями к содержанию и результатам труда.

Предметом обучения являются знания, умения и навыки (рисунок 1).



Рисунок 1 – Предметы обучения должностных лиц таможенных органов

Также в процессе обучения должностные лица совершенствуют профессиональное поведение, осваивают способы взаимодействия внутри коллектива, изучают вопросы работы в стрессовых ситуациях и работу с возражениями, вырабатывают характер поведения в различных профессиональных ситуациях, повышают коммуникабельность, получают навыки проработки управленческих решений и т.п.

Одна из главных ролей в системе профессионального развития персонала – внутриорганизационная учеба, содержание которой составляют принципы, методы, средства и формы, технологии и процедуры работы по обеспечению профессионального развития. Ответственным за образование в таможенной системе является Управление государственной службы и кадров ФТС России (УГОСК). Основным источником подготовки квалифицированных кадров является Российская таможенная академия (РТА) и ее филиалы, а также Региональный учебный центр Всемирной таможенной организации (РУЦ РТА).

Особую роль в системе профессионального развития должностных лиц таможенных органов играет карьерный рост персонала. Карьера – это последовательность занимаемых должностей, положений в коллективе, рабочего места и т.д. [3, с. 174]. Карьера внутри организации может иметь различные направления: вертикально (рост по занимаемой должности), горизонтально (смена функциональных обязанностей при неизменности уровня должности), центростремительно (рост в должности с изменением функциональных обязанностей). Также карьера может иметь вид профессионального развития со сменой работы и переход в другую организацию. Важной

задачей системы управления карьерой является понимание и учет элементов механизма управления карьерой (рисунок 2).

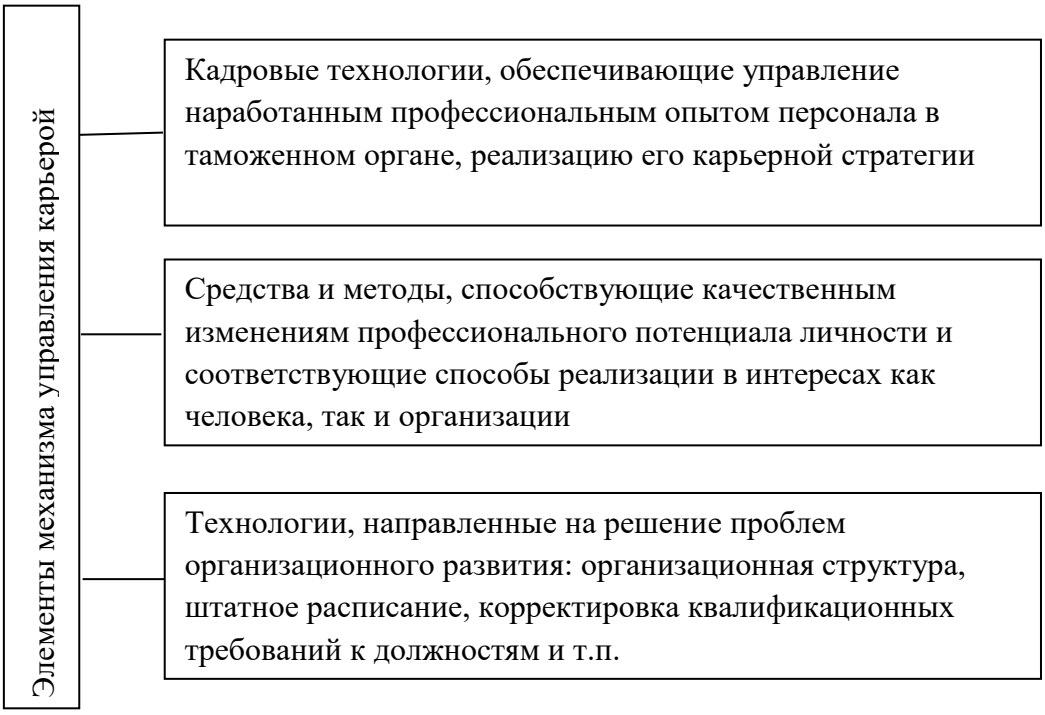


Рисунок 2 – Элементы механизма управления карьерой

Стремительное развитие информационных технологий, направленность Стратегии развития таможенных органов на цифровизацию, являются важным фактором, влияющим на механизм управления карьерой и систему развития персонала в таможенных органах в целом. Цифровизация выражается не только в изменении системы контроля, электронного декларирования, но и в активном внедрении информационных систем в принятие управленческих решений руководителями таможенных органов. С одной стороны, это упрощает работу, оптимизирует процессы взаимодействия между структурными подразделениями, повышает скорость оказания таможенных услуг и т.п. С другой стороны, в заданных условиях повышаются требования к знаниям и компетенциям должностных лиц, появляется необходимость профильного обучения и развитие дополнительных умений и навыков.

Организация системы развития персонала в условиях информатизации, усложнения технологий управления персонала, новых требований к системе мотивации и стимулирования труда является актуальной задачей для кадровой службы и руководства таможенными органами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Виханский О.С., Наумов А.И. Менеджмент: учебник. М.: Магистр: ИНФРАМ, 2017. 291 с.

2. Управление в таможенных органах: учебное пособие / Н.Н. Просянников; Российская таможенная академия, Владивостокский филиал. Владивосток: ВФ РТА, 2012. 158 с.

3. Основы таможенного дела: Учебник / под общ.ред В.А. Черныша. – М. : Изд-во Российской таможенной академии, 2013. 366 с.

СОТРУДНИЧЕСТВО ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ ФИНЛЯНДИИ С ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБОЙ РОССИИ И ГОСУДАРСТВЕННЫМ ТАМОЖЕННЫМ КОМИТЕТОМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В.В. Ляховский[1)], Д.А. Гринкевич[2)]

[1)] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, prysynak@gmail.com
[2)]Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, grinkevichda29@gmail.com

Статья посвящена организационно-правовым аспектам сотрудничества таможенной службы Финляндии с Федеральной таможенной службой России и Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь, которое касается системы подготовки таможенных кадров, взаимного обмена информацией по таможенным вопросам, внедрения новых информационных технологий и технических средств таможенного контроля. Отдельно рассмотрены вопросы взаимодействия таможенных органов стран по обеспечению «бесшовного транзита» в рамках реализации международных транспортно-логистических проектов.

Ключевые слова: международное таможенное сотрудничество; Национальное таможенное управление Финляндской Республики; Государственный таможенный комитет Республики Беларусь; Федеральная таможенная служба России; обмен информацией по таможенным вопросам; инновационные технологии в таможенном деле; международные транспортно-логистические проекты; «бесшовный транзит»; подготовка таможенных кадров.

COOPERATION OF THE CUSTOMS SERVICE OF FINLAND WITH THE FEDERAL CUSTOMS SERVICE OF RUSSIA AND THE STATE CUSTOMS COMMITTEE OF THE REPUBLIC OF BELARUS

V. V. Lyakhovsky[a], D.A. Grinkevich[b]

[a] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, prysynak@gmail.com (corresponding author)
[b] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, grinkevichda29@gmail.com

The article is devoted to the organizational and legal aspects of cooperation between the Customs service of Finland as well as the Federal Customs Service of Russia and the State Customs Committee of the Republic of Belarus. This cooperation is related to the system of training customs personnel, mutual informational exchange on customs issues as well as adoption of new information technologies and technical means of customs control. The issues of interaction between the customs authorities of these countries to ensure

«seamless transit» in the framework of international transport and logistics projects were considered separately in the research.

Key words: international customs cooperation; National Customs Administration of the Republic of Finland; State Customs Committee of the Republic of Belarus; Federal Customs Service of Russia; informational exchange on customs issues; innovative technologies in customs; international transport and logistics projects; «seamless transit»; training of customs personnel.

Освещая вопросы межгосударственного таможенного сотрудничества Финляндской Республики с Республикой Беларусь и Российской Федерацией, необходимо учитывать те исторические особенности взаимоотношений названных субъектов международного права, которые сложились в XX ст. Финляндия, являвшаяся до конца 1917 г. частью Российской империи, а также противником СССР в годы Второй мировой войны, вынуждена была во второй половине столетия выстраивать с могущественным восточным соседом особую линию межгосударственных взаимоотношений. Данная политика впоследствии была названа «финляндской рефлексией» или «финляндизацией». Упрощенно этот термин, ставший уже нарицательным, сегодня трактуется как зависимый от более могущественного соседа внешнеполитический курс малого государства, которое вынуждено для сохранения своего суверенитета соблюдать статус нейтральной страны, не входящей в какие-либо военно-политические блоки и интеграционные союзы [1].

Отметим, что данную политическую зависимость от СССР финская сторона в значительной степени переформатировала из «минуса» в «плюс», наладив с «плановым хозяйством» Советского Союза тесное и выгодное для себя внешнеторговое сотрудничество. Фактически до самого распада СССР Финляндия придерживалась данного курса. С этим связан и тот факт, что Финляндия стала одним из последних европейских государств, которое признало суверенитет бывших советских республик, включая и Республику Беларусь (26.02.1992 г.).

После распада Советского Союза Финляндская Республика не только сохранила прежние тесные внешнеторговые отношения с постсоветским «геоэкономическим пространством», но и расширила их. Финляндия входит теперь в 15-ку ведущих стран мира по объемам внешнеторгового оборота с государствами – членами ЕАЭС (1,8 %, что в денежном выражении составило 7,4 млрд долл. США по экспорту и 2,9 млрд дол. США по импорту) [2]. Безусловно, такая активность в сфере внешней торговли невозможна без тесного взаимодействия таможенных служб партнеров по торговле.

Традиционно наиболее тесные внешнеторговые отношения Финляндия сохраняет с Россией. В 2018 г. товарооборот Российской Федерации и Финляндской Республики составил 14,7 млрд долл. США, что на 19,6 % больше по сравнению с 2017 г. И это несмотря на санкции ЕС, введенные против России в 2014 г. При этом российский экспорт в Финляндию увеличился на 31,6 %, а импорт России из этой страны соответственно уменьшился на 8,6 % [3]. Важную роль в успешном осуществлении внешнеторговых отношений играет также тесное взаимодействие таможенных служб этих государств. На российско-финляндском участке границы функционируют 17 таможенно-пограничных пунктов пропуска, и от их четкой и слаженной работы в немалой мере зависит эффективность внешнеторговых связей между странами-соседями.

Правовой основой российско-финляндского торгового сотрудничества в таможенной сфере являются межправительственное Соглашение о торговле и экономическом сотрудничестве от 20.01.1992 г. [4], межправительственное Соглашение о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах от 11.03.1994 г. [5], Межправительственное соглашение о содействии приграничному сотрудничеству от 13.03.2012 г. [6], а также ряд соглашений правительства и министерства торговли и промышленности Финляндии с отдельными регионами России [7; 8][*]. Сегодня продолжает действовать Межправительственная российско-финляндская комиссия по экономическому сотрудничеству. В ее рамках работает Межправительственная комиссия по приграничному сотрудничеству и еще 15 профильных рабочих групп (в том числе постоянная межведомственная рабочая группа по сотрудничеству в таможенных делах, созданная 28.04.1994 г.) [8]. В рамках приграничного таможенного сотрудничества России и Финляндии в одной из стран поочередно ежегодно проводятся совещания руководителей таможенных служб, различные мероприятия на региональном и приграничном уровнях, регулярные встречи начальников таможен и таможенных постов, совещания с пограничными службами и руководством железных дорог, в том числе учебные семинары с участием представителей бизнес-сообщества двух стран. Только в 2018 г. было проведено более 30 таких мероприятий [8].

Взаимодействие российской и финляндской таможен также регулируется соглашениями, подписанными Правительством России,

[*] В 2015–2018 гг. была проведена инвентаризация двусторонних соглашений Финляндии с российскими федеральными субъектами, в результате чего Стороны денонсировали 5 правовых документов, 7 соглашений были признаны утратившими силу и еще 6 документов – с истекшим сроком действия.

Федеральной таможенной службой (ФТС) и наднациональными институтами ЕС. В рамках решений саммита «ЕС – Россия» от 24.11.2006 г. и рекомендаций, выработанных подкомитетом «ЕС–Россия» по таможенному и трансграничному сотрудничеству 26.04.2007 г., были согласованы три приоритетных направления по совершенствованию таможенного регулирования на совместных участках границы. Во-первых, это содействие взаимной торговле через принятие более совершенных законодательных и административных мер по оптимизации товаропотока между Россией и ЕС; во-вторых, реализация совместного европейско-российского пилотного проекта по обмену таможенной информацией; в-третьих, модернизация инфраструктуры приграничных таможенных пунктов пропуска с оснащением их современными техническими средствами таможенного контроля [9, с. 250–251].

При осуществлении таможенного контроля на российско-финляндской границе начали активно внедряться современные информационные технологии, которые обеспечивали через Интернет электронное представление сведений для таможни в рамках предварительного информирования таможенных органов, удаленного выпуска товаров. Были внедрены новые электронные таможенные системы AREX и ELEX для оформления торговых деклараций на импортные и транзитные грузы (в том числе и для обработки экспортных деклараций). Данные технологии позволили системе самой контролировать своевременное прибытие или убытие товаров, полноту предоставляемой информации, точное определение тоннажа груза. Уже с 2005 г. финские приграничные пункты пропуска перешли на круглосуточный режим работы, что способствовало увеличению товаро- и пассажиропотока. Одновременно с этим осуществлялась поэтапная модернизация российских контрольно-пропускных пунктов, где были устроены дополнительные полосы движения, а таможенные помещения для досмотра транспортных средств на полосах движения стали отвечать современным требованиям возросшего трафика [9].

Финляндия проявила заинтересованность в проектах по оптимизации международного транспортного коридора (далее – МТК) «Север-Юг», в строительстве железнодорожной магистрали «Белкомур», которая должна соединить кратчайшим маршрутом КНР и скандинавские порты, а также в международной таможенной инициативы «Зеленый коридор» («Упрощенный коридор»), ориентированной на существенное упрощение таможенных процедур в отношении товаров, перемещаемых по железной дороге между ЕС и Китаем.

МТК «Север-Юг», реализуемый в рамках подписанного Россией, Индией и Ираном межправительственного соглашения от 12.09.2000 г. (вступило в силу в мае 2002 г.), должен обеспечить значительное увеличение транзитных грузопотоков через российскую территорию в Европу из Индии, Ирана и других стран Персидского залива и Центральной Азии. Он интересен финляндской стороне своим северным направлением «Финляндия – Санкт-Петербург – Москва» с ответвлениями на Астрахань и Новороссийск [11]. Не менее важным для финляндской стороны являлся проект строительства железной дороги «Белкомур» («Белое море – Коми – Урал») в 1311 км, которая сократила бы расстояние по перевозке грузов из Сибири, Урала в Финляндию до 800 км, что позволило бы снизить финансовые издержки при транспортировке туда крупнотоннажных грузов до 40 % и в дальнейшем продлить этот МТК до Монголии и Китая [11]. Эта магистраль также рассматривалась с 2007 г. как составная часть скандинавского транспортного маршрута «Барненц-Линк» [18].

Таможенную составляющую при реализации этих международных транспортных инициатив должны составить проекты «Зеленый коридор» («Упрощенный коридор»), которые должны обеспечить так называемый «бесшовный транзит» по пути следования товаров из Китая в ЕС и наоборот через российскую территорию. Без реализации этих таможенных проектов, основанных на тесном взаимодействии таможенных служб стран-участниц, рентабельная эксплуатация указанных МТК будет невозможна.

В декабре 2016 г. представители финского города Коувола и железнодорожных узлов из России и Китая подписали трехсторонние соглашения о сотрудничестве, нацеленные на открытие регулярного грузового железнодорожного движения между Финляндией и Китаем в 2017 г., который должен был стать составной частью глобального проекта «Зеленый коридор».

«Зеленый коридор» – важнейший международный проект, основанный на обмене предварительной информацией между таможенными службами участвующих в нем государств и предусматривающий серьезные упрощения в осуществлении таможенного контроля для уполномоченных экономических операторов (далее – УЭО). Наряду с КНР и Россией к проекту присоединились Германия, Италия, Франция, Финляндия, Казахстан и другие страны [19, с. 248–253]. Однако из-за введенных санкций ЕС в отношении к Российской Федерации впоследствии большинство европейских государств «охладели» к данной инициативе, за исключением, пожалуй, Италии и Финляндии.

На российско-финляндском участке границы согласно проекту «Зеленый коридор» таможенные службы обеих стран должны были обеспечить «бесшовный транзит» для курсирования раз в неделю международного контейнерного поезда между Коуола (важнейшим транспортным узлом Финляндии, обеспечивающим железнодорожное сообщение по линии Рийхимяки – Санкт-Петербург) и терминалом китайского Чжэнчжоу. Но из-за несовершенной договорно-правовой базы по упрощению таможенных процедур при транзите финляндских товаров в КНР через российскую территорию, а также по ряду других причин (из-за существующих в ЕС ограничений на обмен информацией между таможенными службами объединенной Европы и России), проект долгое время не удавалось запустить. В рамках рабочих групп была продолжена работа по совершенствованию договорно-правовой базы проекта, но уже в четырехформатном режиме с участием таможенных служб России, Финляндии, Китая и Казахстана.

19 сентября 2017 г. был согласован обновленный проект «Новый зеленый коридор», который предусматривал упрощение таможенных формальностей для УЭО стран-участниц. Базовым принципом данной инициативы призвана стать технология взаимного признания результатов таможенного контроля. Она заключается в том, что таможенный контроль проводится только один раз в стране отправления и в дальнейшем информация о его результатах передается в таможенные службы других стран на пути следования груза. В 2018 г. сторонами также была утверждена технология информационного взаимодействия, а также проведена работа с представителями бизнес-сообщества для привлечения их к участию в данном проекте в рамках государственно-частного партнерства.

На сегодняшний день утверждена технология информационного взаимодействия на российско-финляндском участке железнодорожного маршрута с участием железнодорожных компаний ОАО «РЖД» (Россия) и «VP-Group» (Финляндия). В рамках такого обмена большое внимание было уделено обмену информацией, полученной в результате использования стационарных инспекционно-досмотровых комплексов [8].

Таможенная служба Финляндии также уделяет большое внимание совершенствованию процесса пересечения российско-финляндской границы в автомобильных пунктах пропуска. На данном участке границы для автомобильного сообщения действуют 8 автомобильных пунктов пропуска, на которых также применяются режим упрощенного пропуска [9].

Особенностью межгосударственного сотрудничества Беларуси и Финляндии является тот факт, что только с этой скандинавской страной белорусские таможенники имеют двусторонние соглашения о взаимодействии в различных областях таможенного дела. Это обусловлено прежде всего заинтересованностью обеих сторон в увеличении взаимного внешнеторгового оборота и востребованностью в обмене опытом в сфере таможенного администрирования, транспортной и таможенной логистики.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, в 2018 г. товарооборот между Беларусью и Финляндией составил 127,6 млн. долл. США и в сравнении с 2017 годом (122,4 млн. долл.) вырос на 4,3%. Экспорт белорусских товаров составил 18,8 млн. долл. США и уменьшился на 3,45% (в 2017 г. – 19,5 млн. долл. США); финляндский импорт составил 108,8 млн. долл. США и вырос на 5,7% (в 2017 г. – 102,8 млн. долл. США) [12]. В Финляндию из Беларуси поставляются изолированные провода и кабели, лесоматериалы, прутки из нелегированной стали, передаточные механизмы для машин, а также женская верхняя одежда и другая продукция. Основу импорта из Финляндии в Беларусь в 2018 году составили рыбные продукты, изделия из резины, лекарственные средства, нефтепродукты, лаки, краски и прочие промышленные товары. В 2019 г. наметилась более интенсивная динамика роста белорусского экспорта в Финляндию. Так, за январь-февраль экспорт товаров составил 3,5 млн долл. США, что на 43,3% больше, чем за два месяца 2018 года. В сравнении с январем-февралем 2018 г. увеличился экспорт изолированных проводов, прутков из нелегированной стали, металлоконструкций из черных металлов. Экспортировались также ковры и напольные покрытия. Предприятия концерна «Беллесбумпром» с 2019 г. начали поставлять в эту скандинавскую страну древесное топливо и древесностружечные плиты [13].

Сотрудничество таможенных служб Беларуси и Финляндии началось сразу после признания Хельсинки суверенитета белорусского государства (26.02.1992 г.). 20 мая 1992 г. было подписано белорусско-финляндское Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве, в котором были четко обозначены таможенные аспекты обеспечения принципов наибольшего благоприятствования во взаимной торговле [14]. Следующим шагом для налаживания более тесного сотрудничества между таможенными службами двух стран стало подписание 18.12.2009 г. межправительственного Соглашения о сотрудничестве и

взаимной помощи в таможенных делах. В частности, оно предусматривало:

– проведение консультаций по надлежащему исполнению таможенного законодательства двух стран;

– проведение при необходимости совместных уголовных расследований нарушений таможенного законодательства;

– обмен офицерами связи при выполнении совместных специальных операций и заданий;

– обмен информацией, касающейся правильного определения страны происхождения товаров, их тарифной классификации и таможенной стоимости для оперативного сбора пошлин, других налогов и сборов;

– взаимное информирование по имеющимся запретам, ограничениям и специфике таможенного контроля за перемещением товаров через таможенную границу;

– организацию регулярных взаимных визитов сотрудников таможенных служб для обмена опытом в деле информирования и обучения новейшим методикам и навыкам по организации таможенного контроля и соблюдения таможенного законодательства [15].

Весной 2010 г. была проведена рабочая встреча руководителей таможенных служб Беларуси и Финляндии для обсуждения актуальных вопросов двустороннего сотрудничества по широкому кругу вопросов. В частности, финляндская таможенная служба поддержала инициативу белорусской стороны по предварительному обмену информацией о товарах и транспортных средствах, перемещающихся через таможенную границу Беларуси и ЕС. Финская сторона также выразила готовность в организации практических семинаров для белорусских таможенников по совершенствованию системы управления рисками. В дальнейшем подобные консультативные мероприятия между представителями таможенных служб Беларуси и Финляндии стали регулярными. На них обсуждались вопросы применения современных методов в борьбе с контрабандой, использования современных технических средств и систем для таможенного контроля.

Несмотря на введение ЕС политических и экономических санкций против Беларуси, 16 сентября 2011 г. в Минске был ратифицирован Меморандум о взаимопонимании между ГТК Республики Беларусь и Национальным таможенным управлением Финляндской Республики по реализации межправительственного соглашения от 18.09.2009 г. [16]. Таможенные администрации двух стран согласились поддерживать постоянный контакт между уполномоченными сотрудниками таможен при обсуждении актуальных вопросов таможенного дела. 1 декабря

2016 г. Председатель ГТК Республики Беларусь Ю. Сенько встретился с Генеральным директором Таможенной службы Финляндской Республики А. Хартикайненом, с которым были обсуждены актуальные вопросы двустороннего сотрудничества в области подготовки таможенных кадров. Подписанный новый меморандум в рамках этой встречи предусматривал практическую помощь финских специалистов в реорганизации системы переподготовки и обучения белорусских таможенников. Последняя встреча руководителей таможенных служб двух стран Ю. Сенько и Й. Вайникайненом состоялась в июне 2019 г. В рамках этого визита, на площадке Государственного института повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь была проведена рабочая встреча финских таможенных экспертов с руководителями подразделений ГТК Беларуси и Минской региональной таможни, которая была посвящена вопросам усиления взаимодействия между таможенными службами двух стран по выявлению и пресечению контрабанды наркотических и психотропных средств, оружия и взрывчатых веществ [17].

Подводя итоги сотрудничества таможенных ведомств России и Беларуси с финскими коллегами, можно утверждать, что данное взаимодействие позволяет более эффективно использовать взаимный опыт в сфере таможенного дела. В рамках приграничного таможенного сотрудничества таможенных служб Финляндии и России дальнейшие встречи руководителей таможен и учебные семинары станут площадкой для обсуждения актуальных вопросов таможенного администрирования. Развитие современных технологий электронного обмена данными позволит Финляндии, России и Беларуси ускорить передачу информации по вопросам таможенного контроля и таможенного оформления. Безусловно, наиболее перспективным видится сотрудничество в рамках международных транспортно-логистических проектов, а именно МТК «Север-Юг», строительство железнодорожной магистрали «Белкомур», таможенная инициатива «Зеленый коридор». Реализация и оптимизация данных проектов значительно увеличит количество транзитных грузопотоков, снизит финансовые издержки при транспортировке, обеспечит упрощения в осуществлении таможенного контроля. Также представляется возможным и дальнейшее проведение консультативных и учебных мероприятий по вопросам подготовки и переподготовки таможенных кадров, сотрудничества высших учебных заведений Финляндии и Беларуси в рамках подписанного меморандума.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Судаков В. «Финляндизация не предназначена для экспорта». Терпеливое умиротворение опасного соседа [Электронный ресурс] // Republic – Платформа профессиональной журналистики. URL: https://republic.ru/posts/95353 (дата обращения: 22.03.2020).

2. Основные торговые партнеры ЕАЭС [Электронный ресурс] // Министерство экономического развития Российской Федерации : [site]. [2020]. URL: https://www.economy/ gov.ru (дата обращения: 22.03.2020).

3. Отчет о внешней торговле между Россией и Финляндией в 2018 г.: товарооборот, экспорт, импорт, структура, товары, динамика [Электронный ресурс] // Внешняя Торговля России : [site]. [2019]. URL: https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-finlyandiey-v-2018-g/ (дата обращения: 21.03.2020).

4. Соглашение между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о торговле и экономическом сотрудничестве от 20.01.1992 г. [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и научно-техничсекой документации : [site]. [2020]. URL: http://docs.cntd.ru/document/1900156. – (дата обращения: 21.03.2020).

5. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах от 11.03.1994 [Электронный ресурс // Электронный фонд правовой и научно-техничсекой документации : [site]. [2020]. URL: http://docs.cntd.ru/document/902331512 (дата обращения: 21.03.2020).

6. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о содействии приграничному сотрудничеству между Российской Федерацией и Финляндской Республикой от 13.03.2012 г. [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и научно-техничсекой документации : [site]. [2020]. URL: http://docs.cntd.ru/document/902359649 (дата обращения: 21.03.2020).

7. Соглашение между Правительством Свердловской области Российской Федерации и Министерством торговли и промышленности Финляндской Республики о содействии развитию торговли и экономического сотрудничества от 14.10.1998 г. [Электронный ресурс]. URL: https://mvs.midural.ru/soglasheniya (дата обращения: 21.03.2020.

8. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве в Мурманской области, Республике Карелия, Санкт-Петербурге и Ленинградской области от 20.01.1992 г. [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и научно-техничсекой документации : [site]. [2020]. URL: http://docs.cntd.ru/document/1900157. (дата обращения: 21.03.2020).

9. Танчик Д. Е. Практические аспекты взаимодействия таможенных служб России и Финляндии [Электронный ресурс] // Novaum. 2019. № 19. URL: http://novaum.ru/public/p1413. (дата обращения: 21.03.2020).

10. Бишенова, А. А. Международное таможенное сотрудничество: экономико-правовые аспекты: коллективная монография / А. А. Бишенова, А. В. Власов, А. А. Галушкин и др. Москва : Прометей, 2017. 400 с.

11. Веселова М. П. Таможенное сотрудничество России и Финляндии в условиях реализации комплексной программы развития ФТС России до 2020 года

[Электронный ресурс] // Novaum. 2017. № 4. URL: http://novaum.ru/public/p394 (дата обращения: 21.03.2020).

12. Международный транспортный коридор «Север – Юг» [Электронный ресурс] // МИД Российской Федерации : [site]. [2010]. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/261234. – (дата обращения: 11.03.2020).

13. Торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество между Республикой Беларусь и Финляндской Республикой в 2018 году [Электронный ресурс] // Посольство Республики Беларусь в Финляндской Республике : [site]. [2019]. URL: http://finland.mfa.gov.by/ru/bilateral_relations/trade_economic (дата обращения: 19.02.2020).

14. Экспорт белорусских товаров в Финляндию в январе-феврале вырос на 43,3% [Электронный ресурс] // БЕЛТА : [site]. [2019]. URL: https://www.belta.by/economics/view/eksport-belorusskih-tovarov-v-finljandiju-v-janvare-fevrale-vyros-na-433-344998-2019/ (дата обращения: 22.04.2019).

15. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве Республики Беларусь и Финляндской Республикой от 20.05.1992 г. [Электронный ресурс] // Посольство Республики Беларусь в Финляндской Республике : [site]. [2020]. URL: http://finland.mfa.gov.by/ru/bilateral_relations/5/ (дата обращения: 19.02.2020).

16. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах от 18.12.2009 г. : подписано Президентом Республики Беларусь Лукашенко А. Г. 2.11.2010 г. // Архив ГТК Республики Беларусь.

17. Меморандум о взаимопонимании между Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь и Национальным таможенным управлением Финляндской Республики по реализации соглашения между правительством Республики Беларусь и правительством Финляндской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах от 18.12.2009 г. // Архив ГТК Республики Беларусь.

18. Институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов – площадка развития международного сотрудничества с таможенной службой Финляндии [Электронный ресурс] // Государственный институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://www.inst.customs.gov.by/ru/inst-news-ru/view/rabochaja-vstrecha-s-uchastiem-predstavitelej-tamozhennyx-organov-respubliki-belarus-i-predstavitelja-11448/ (дата обращения: 28.06.2019).

19. Сизова, М. Евросоюз поддержит Белкомур // Пермские новости. 2007. 18 мая.

20. Международное таможенное сотрудничество: учебник для студентов вузов / под ред. В. Б. Мантусова. М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2020. 431 с.

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Ю. М. Мазаник

Учреждение образования «Государственный институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь», ул. Могилевская, 45/4, 220007, г. Минск, Республика Беларусь
e-mail:mazanikyulia@gmail.com

В статье рассмотрены основные задачи таможенных органов. Проанализирована информация о доле таможенных платежей в общей сумме налоговых поступлений и количестве оформленных деклараций на примере отдельных стран. Отдельное внимание уделено рассмотрению перспективных направлений развития таможенной службы, обсуждаемых в рамках актуализации положений Киотской конвенции Всемирной таможенной организации.

Ключевые слова: таможенные платежи; таможенная служба; содействие торговле; Киотская конвенция.

PRIORITY DIRECTIONS OF CUSTOMS SERVICE DEVELOPMENT IN MODERN CONDITIONS

Y. M. Mazanik

Educational Institution "State institute for advanced training and retraining of customs authorities of the Republic of Belarus"; Mogilevskaya street, 45/4, 220007, Minsk, Republic of Belarus, mazanikyulia@gmail.com

The article deals with the main tasks of customs authorities. Information about the share of customs payments in the total amount of tax revenues and the number of declarations issued is analyzed on the example of particular countries. Special attention is paid to the consideration of prospective directions for the development of the customs service discussed in the framework of updating the provisions of the Kyoto Convention of the World Customs Organization.

Key words: customs payments; customs service; trade facilitation; Kyoto Convention.

Глубокие политические и социально-экономические преобразования, осуществляемые за последние десятилетия, обусловили серьезное изменение роли и степени значимости многих областей деятельности и сфер управления. Среди таких областей, значение которых постоянно возрастает, особенное место принадлежит таможенной службе, которая является важным инструментом обеспечения экономических интересов государства.

Ускоренное развитие мировой торговли в направлении глобализации и интеграции в области международного обмена неизбежно ведет к модернизации таможенной деятельности, и, как следствие, к поиску новых подходов к решению поставленных перед таможней задач.

Таможня должна обеспечивать безопасность страны, осуществляя контроль за перемещаемыми через таможенную границу товарами. В то же время она должна содействовать развитию внешней торговли путем упрощения таможенных формальностей при таможенном декларировании и сокращения трансакционных издержек участников внешнеэкономической деятельности.

Налоги, пошлины служат одним из рычагов, посредством которых государство может регулировать происходящие в обществе социальные и экономические процессы. Таможенными органами вносится значительный вклад в пополнение доходной части бюджета страны.

Проанализировав сведения о доле платежей, взимаемых таможенными органами, в бюджете разных стран, можно сказать, что в развитых странах фискальная функция таможни не является приоритетной, что подтверждается данными таблицы.

Таблица – Основные показатели деятельности таможенных служб

Показатель	Финляндия	Нидерланды	Италия
	2018-2019		
Количество оформленных деклараций, тыс.	1 333	8 676	20 267
Доля платежей, взимаемых таможенными органами, в объеме налоговых поступлений, %	1,2	8,6	3,6

Примечание – Источник: составлено автором по данным [1]

Несмотря на большой объем оформленных таможенных деклараций, доля взимаемых таможней платежей в объеме налоговых поступлений незначительна. Это косвенно может свидетельствовать о том, что большее внимание в этих странах уделяется выполнению правоохранительной функции: защите общества, здоровья населения, обеспечению безопасности граждан, борьбе с незаконным перемещением наркотических средств, контрабандой.

Взимание таможенных пошлин, налогов, как правило, остается главным приоритетом для таможенных служб в тех странах, где

значительная часть государственных доходов поступает от таможенных платежей.

В настоящее время все большее внимание уделяется проблеме упрощения международной торговли, о чем свидетельствуют вопросы, изложенные в Пересмотренной Киотской конвенции (далее – Конвенция) ВТамО, которая вступила в силу 3 февраля 2006 года [2]. Конвенция играет важную роль в упрощении таможенных процедур, содействии торговле и обеспечении безопасности при трансграничном перемещении товаров, транспортных средств и физических лиц.

Упрощение таможенных формальностей в отношении перемещаемых через таможенную границу товаров позволит сократить трансакционные издержки участников торговли, например, за счет уменьшения времени нахождения товаров на складах, а также, в связи с возможностью соблюдать предусмотренные в договорах сроки доставки товаров [3].

В настоящее время проводится работа по анализу соответствия положений Конвенции современным и перспективным тенденциям, происходящим в торговле, в развитии информационных технологий, в области обеспечения безопасности, в рамках совершенствования передовой практики государств-членов ВТамО [4].

Основные предложения по актуализации Конвенции направлены на установление единого подхода при совершении таможенных операций всеми государствами-членами ВТамО. Это будет способствовать повышению взаимодействия между таможенными службами.

Например, предлагается установить единые подходы к процедуре внесения изменений и дополнений в сведения, заявляемые в таможенной декларации, ее аннулированию.

Рассматривается возможность применения технических средств таможенного контроля с использованием искусственного интеллекта при проведении таможенного контроля. Это позволит проводить таможенный контроль без участия должностного лица таможенных органов.

Также проводятся эксперименты по автоматической оценке результатов сканирования товаров и транспортных средств с целью определения классификационного кода товаров, его количества. В перспективе рассматривается возможность круглосуточного ежедневного режима выпуска товаров без участия инспектора [4].

Обсуждается вопрос применения единых критериев, изложенных в Конвенции, для реализации автоматического признания уполномоченных экономических операторов.

Изучаются предложения по повсеместному применению электронных платежей, в том числе, по разработке электронных систем возврата или зачета излишне уплаченных сумм.

Предлагается установить обязательность представления предварительной информации о пассажирах при перевозке любым видом транспорта.

Применение единого подхода при совершении таможенных операций на международном уровне предоставит широкие возможности для субъектов хозяйствования по организации бизнеса с учетом логистических, потребительских фактов.

Рассмотрев приоритетные направления развития таможенной службы, можно отметить, что в последние годы все большее внимание таможня уделяет таким аспектам как укрепление международных экономических связей, взаимодействие с бизнес-сообществом, содействие развитию предпринимательской инициативы. Автоматизация таможенных процессов будет способствовать развитию внешней торговли посредством облегчения перемещения товаров через таможенную границу и снижения трансакционных издержек импортеров и экспортеров.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Annual report 2018-2019 [Electronic resource] // World Customs Organization. : [site]. [2020]. URL: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/annual-reports/annual-report-2018_2019.pdf (date of access:14.03.2020).

2. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция) [Электронный ресурс] : [Заключена в г. Киото 18.05.1973 г.] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020.

3. Руководство по модернизации таможенной службы / Люк де Вульф [и др.] : под ред. Люка де Вульфа, Хосе Б. Сокола; пер. с англ. М. : изд. «Весь Мир», 2007. 328 с.

4. Федоров С. В рамках пересмотренной Киотской конвенции: развитие таможенных операций и технологий // Таможенный Вестник. 2020. №2. С.22 – 25.

УГРОЗЫ ЛОГИСТИКЕ ТОВАРНЫХ ПОТОКОВ, СВЯЗАННЫЕ С ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ В ЗОНЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖНИ ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА

В. В. Малыгина[1)], Д. А. Фомичева[2)]

[1)]Белгородский государственный национальный исследовательский университет, ул. Победы, 8к12, 308015, г. Белгород, Россия, malygina_v@bsu.edu.ru
[2)] Белгородский государственный национальный исследовательский университет, ул. Победы, 8к12, 308015, г. Белгород, Россия, fomicheva.darya.30.10@yandex.ru

В статье рассмотрены особенности функционирования таможенной логистики в приграничных регионах Российской Федерации. Выявлены основные угрозы логистике товарных потоков связанные с экономическими преступлениями. Представлены показатели правоохранительной деятельности таможенных органов Российской Федерации за 2019 г.

Ключевые слова: товарные потоки; логистика; зона деятельности; регионально-логистические угрозы экономические преступления; внешняя торговля.

THREATS TO THE LOGISTICS OF COMMODITY FLOWS RELATED TO ECONOMIC CRIMES IN THE CUSTOMS AREA OF THE BORDER REGION

V. V. Malygina[a], D. A. Fomicheva[b]

[a] Belgorod state national research University, Pobedy str., 8k12, 308015, Belgorod, Russia, malygina_v@bsu.edu.ru (*corresponding author)*
[b] Belgorod state national research University, Pobedy str., 8k12, 308015, Belgorod, Russia, fomicheva.darya.30.10@yandex.ru

The article considers the specific aspects of customs logistics functioning in the Russian Federation. The main threats to the logistics of commodity flows related to economic crimes are identified. The indicators of law enforcement activity of the customs authorities of the Russian Federation for 2019 are presented in the research.

Key words: commodity flows; logistics; operation zones; economic crimes; foreign trade.

На сегодняшний день одной из главных составляющих финансовой стабильности экономической системы является уровень развития международной торговли. Однако и в этой системе существует «уязвимое место» в виде противозаконных действий лиц, осуществляющих перевозку товаров через таможенные границы государств-участников международного товарооборота. Оперативное реагирование и тесное взаимодействие силовых и правоохранительных

подразделений пограничных таможен способны минимизировать наносимый вред престижу как международной торговли в целом, так и ее отдельным элементам, таким как логистические цепочки поставки товаров.

При логистическом обслуживании товары подвергаются множеству воздействий в результате совершения производственно-технологических операций, за счет чего пропорционально увеличивается функционал внешних угроз, по месту возникновения и характеру воздействия которые можно маркировать как регионально-логистические.

Ключевым направлением внешней экономической политики любого государства является всемерное развитие и расширение внешней торговли, совершенствование механизма производственного, технологического и информационного взаимоотношения с иными странами, и в первую очередь, приграничное сотрудничество на всех уровнях.

Приграничные регионы, вследствие своего географического положения, являются периферийными (окраинными) для своей страны, с одной стороны, при этом, с другой стороны, зачастую выступают центрами международных связей с соседними государствами. Возможность приграничных регионов вести активную внешнеэкономическую деятельность, за счет своего приграничного положения, является значительным потенциалом экономического развития государства. При этом возможность активного участия приграничных регионов в развитии логистических поставок зависит от политических взаимоотношений между странами, создающих серьезные вызовы потенциалу развития приграничных регионов в этой области, и поэтому может сильно варьироваться.

При достижении баланса участия в международных логистических цепочках поставок товаров по оси «Центр – регион», возможно установление политических и социально-экономических реформирований в государстве, мировых показателей производительности труда, насыщение отечественного рынка необходимыми товарами в достаточном количестве и достойного уровня, укрепление и защита его внешнеэкономических интересов. Решение этой задачи, во многом, зависит не только от надежного правового обеспечения деятельности федерального центра и приграничного региона в области внешнеэкономических связей, но и от противостояния как внешним, так и аналогично к внутренним вызовам и угрозам успешному проведению таких преобразований.

К логистическим вызовам и угрозам в приграничных регионах можно отнести в том числе, избыточное сосредоточение функций федеральных органов государственного контроля в приграничных регионах. Оно влечет значительные временные и моральные издержки для региональных экспортеров, оказывает дестабилизирующее влияние на их внешнеэкономическую деятельность. А избыточная централизация услуг по таможенной очистке товаров, обслуживанию экспорта и импорта товаров и капитала, для периферийных территорий оборачивается крупными финансовыми потерями участия пограничного субъекта в международной торговле. Значительные средства перетекают в федеральный центр в виде оплаты за обслуживание экспортно-импортных сделок. Наличие регионально-логистических вызовов создает определенные угрозы престижу региональных логистических цепочек поставок товаров, снижению их конкурентоспособности в бизнес-среде и, в итоге, экономической безопасности государства во внешнеэкономической сфере.

Экономическая безопасность как показатель защищенности национальной экономики от внутренних и внешних угроз напрямую зависит от сложившихся условий для реализации стратегических национальных приоритетов, в том числе во внешнеэкономической сфере. Таможенной службе в этом случае отводится роль по созданию таких таможенно-тарифных и нетарифных условий для перемещения товаров через таможенную границу, которые способны предотвращать риски и предупреждать возникновение угроз экономической безопасности, в том числе регионально – логистических, ослабляющих или нарушающих ее режим.

Таможенная служба Российской Федерации, решая приоритетные задачи своего развития, обеспечивает защиту экономики, национальную безопасность и способствует росту интегрированности страны в международное экономическое сообщество. Данные задачи определены Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 г., положения которой в полной мере соотносятся со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации [1], Стратегией экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 г.[2] и Концепцией внешней политики Российской Федерации [3].

Потребность в таможенной логистике возникает в случае формирования глобальной логистической системы внешнеторгового оборота, когда таможенные органы выступают звеньями логистической цепи [4, с.117].

К основной угрозе для логистических потоков можно отнести контрабанду, которая отрицательно влияет на состояние логистических схем приграничного региона.

Контрабандой является умышленное правонарушение (преступление) в части соблюдения таможенного законодательства, заключающееся в перемещении в значительном размере через таможенную границу государства отдельных категорий товаров (например, товаров двойного назначения), а также иных объектов, ограниченных или запрещенных к перемещению, совершенном помимо или с сокрытием от таможенного контроля, либо фальсификация документов или средств идентификации, недекларирование товаров.

На официальном сайте ФТС России [5] представлены показатели правоохранительной деятельности таможенных органов Российской Федерации за 2019 год. Согласно результатам деятельности, таможенными органами Российской Федерации за первое полугодие 2019 года было возбуждено 1143 уголовных дела. Из общего количества по статье 229.1 УК РФ («контрабанда наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров или аналогов, растений, содержащих наркотические средства, психотропные вещества или их прекурсоры…») возбуждено 132 дела. По статье 226.1 УК РФ («контрабанда сильнодействующих, ядовитых, отравляющих, взрывчатых, радиоактивных веществ, радиационных источников, ядерных материалов, огнестрельного оружия или его основных частей, взрывных устройств, боеприпасов, оружия массового поражения, средств его доставки, иного вооружения, иной военной техники, а также материалов и оборудования, которые могут быть использованы при создании оружия массового поражения…») было возбуждено 356 уголовных дел. По статье «контрабанда наличных денежных средств и (или) денежных инструментов» (статья 200.1 УК РФ) заведено 40 уголовных дел, и размер незаконного перемещения составил более 105 млн. руб.; статьей «контрабанда алкогольной продукции и (или) табачных изделий» (статья 200.2 УК РФ) возбуждено 24 уголовных дела. Данные по применяемым статьям, по которым возбуждают дела связанные с контрабандой, представлены на рисунке.

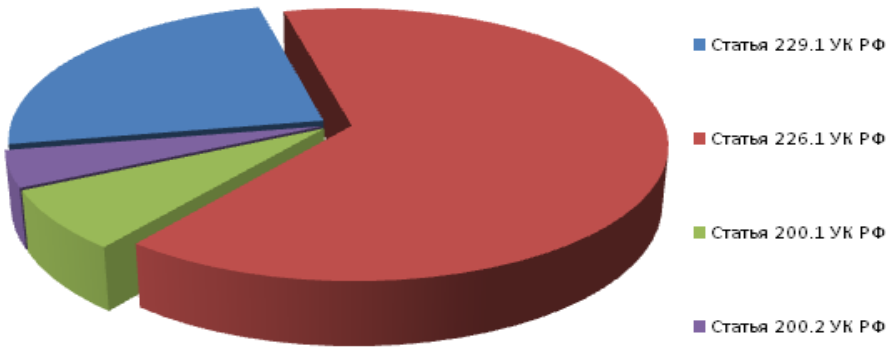


Рисунок – Применение статей по контрабанде в уголовных правонарушениях

Исходя из этого, наибольшее число уголовных дел по контрабанде возбужденно по статье 226.1 УК РФ («контрабанда сильнодействующих, ядовитых, отравляющих, взрывчатых, радиоактивных веществ, радиационных источников, ядерных материалов, огнестрельного оружия или его основных частей, взрывных устройств, боеприпасов, оружия массового поражения, средств его доставки, иного вооружения, иной военной техники, а также материалов и оборудования, которые могут быть использованы при создании оружия массового поражения…»).

К числу первоочередных мер профилактики контрабандных проявлений можно отнести увеличение технического оснащения, а также максимальное внедрение средств автоматического контроля на каждом пограничном пункте пропуска. Также возможен обмен таможенными наблюдателями из сопредельных государств-членов ЕАЭС в пунктах пропуска каждого государства. Кроме того, перспективным представляется обмен информацией о результатах применения такой формы таможенного контроля, как таможенный осмотр с использованием ИДК в пунктах пропуска сопредельных государств, входящих в состав Еврорегионов.

Таким образом, регионально-логистические угрозы (территориальные притязания, проявление национализма и религиозных противоречий, нелегальные миграционные процессы, демографическая экспансия, расхищение национальных богатств, контрабандная деятельность, вооруженные конфликты вблизи границы, вывоз капитала, ресурсов и товаров, трансграничные аварии, стихийные бедствия и экологические катастрофы), проявляющиеся в приграничных регионах, могут снижать или «замораживать» (как в случае с Украиной) экономическое приграничное взаимодействие. Противостоять этим угрозам возможно путем совершенствования взаимодействия

пограничных таможенных органов государств-членов ЕАЭС при проведении таможенного контроля.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации [Электронный ресурс]: Указ Президента Российской Федерации от 31.12.2015 № 683. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2017 № 208. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». .

3. Концепция внешней политики Российской Федерации [Электронный ресурс] : утв. Президентом Российской Федерации от 30.11.2016. №640. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Гриненко Г.П. Экономические аспекты таможенной логистики: материалы юбилейной международной научно-практической конференции, посвященной 60-летию БГТУ им. В.Г. Шухова «Наукоемкие технологии и инновации». Белгород // XXI научные чтения. Белгородский гос. тех. ун-т им. В.Г. http://customs.ru/statistic (да Шухова, 2018.

5. ФТС России : [site]. [2020]. URL: та обращения 03.03.2020).

ОПЫТ ПРИСОЕДИНЕНИЯ АРМЕНИИ К ВТО

А. А. Нестерова[1)], В. В. Рябова[2)]

[1)] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Республика Беларусь, nesterova@bsu.by
[2)] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Республика Беларусь, ruabovavika@gmail.com

В статье рассматривается опыт вступления Армении в ВТО, раскрыты основные тенденции, которые наблюдались в армянской экономике после присоединения к организации.

Ключевые слова: Всемирная торговая организация; торговля; экспорт; импорт; регулирование торговли; внешнеторговый режим.

ARMENIA'S EXPERIENCE OF WTO ACCESSION

A. A. Nesterova[a], V. V. Ryabova[b]

[a] Belarusian State University, Independence Ave., 4, 220030, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, nesterova@bsu.by
[b] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, ruabovavika@gmail.com (corresponding author)

The article discusses the experience of Armenia joining the WTO, reveals the main trends that were observed in the Armenian economy after joining the organization.

Key words: World Trade Organization; trade; export; import; trade regulation; foreign trade regime.

Всемирная торговая организация (далее – ВТО) является единственной глобальной международной организацией, занимающейся правилами торговли между странами. В основе ее деятельности лежат соглашения ВТО, заключенные и подписанные большинством стран мира и ратифицированные в их парламентах. На сегодняшний день членами ВТО являются 164 государства.

Основным условием присоединения новых стран к многосторонней торговой системе является приведение их национального законодательства и практики регулирования внешнеэкономической деятельности в соответствие с положениями соглашений, действующих в рамках ВТО. Основные этапы присоединения стран-кандидатов к ВТО представлены на рисунке.



Рисунок – Основные этапы присоединения стран-кандидатов к ВТО

Для получения статуса наблюдателя правительство страны должно направить письмо на имя Гендиректора ВТО, который сообщает о поступившей просьбе Генсовету. Решение по такого рода вопросу может быть принято путем голосования, но чаще всего на основе консенсуса. Чтобы не лишиться статуса наблюдателя, правительство страны-наблюдателя в течение 5 лет должно принять решение о начале процесса присоединения к ВТО (кроме Ватикана).

Правительство страны-кандидата обращается к Гендиректору с заявлением о намерении присоединиться как полноправный участник. Гендиректор направляет поступившую просьбу на рассмотрение Генсовета, который принимает решение о создании Рабочей группы по присоединению, назначает Председателя, определяет круг ведения Рабочей группы. В состав Рабочей группы включаются представители заинтересованных стран-членов ВТО.

В рамках процесса присоединения страна-кандидат готовит и представляет в Секретариат сведения о действующих механизмах регулирования внешнеторговой и внешнеэкономической деятельности, а также информацию, характеризующую все аспекты торговой и экономической политики страны, которые касаются многосторонних соглашений ВТО. Информация представляется в форме Меморандума о внешнеторговом режиме. Данный документ становится основой для детального рассмотрения в рамках Рабочей группы заявки о присоединении к ВТО.

Результаты деятельности Рабочей группы, оформленные в виде вычисленных документов, выносятся на рассмотрение Генсовета или Министерской конференции.

Принцип «Единого пакета» – принцип, согласно которому страна-кандидат на полноправное участие в многосторонней торговой системе должна принять к исполнению пакет уругвайских договоренностей без каких-либо исключений. Составными частями пакета являются ГАТТ-1994 и ГАТС + ТРИПС.

Решение о присоединении нового участника принимается Генсоветом или Министерской конференцией большинством в 2/3 голосов. После этого страна-кандидат имеет право подписать Протокол и присоединиться к организации. Для каждого государства выдвигается свой список требований вступления в ВТО.

Республика Армения является 145 членом ВТО с 5 февраля 2003 года. В ноябре 1993 года была направлена заявка на присединение к ГАТТ. Через месяц была создана Рабочая группа по вступлению Армении. В январе 1995 года Рабочая группа по вступлению Армении в ГАТТ была преобразована в Рабочую группу по вступлению в ВТО в соответствии с решением, принятым Генеральным Советом. Всего состоялось 5 официальных заседаний Рабочей группы с 1996 года по 2002 год.

Согласно Второму обзору торговой политики Армении, подготовленному в 2018 году, отмечено улучшение экономических и торговых показателей Армении со времени ее первого обзора в 2010 году, в частности, ее восстановление после глобального финансового кризиса 2008 года со среднегодовыми темпами роста ВВП на уровне 4%. Экономика Армении характеризуется низкой инфляцией, сокращением бедности и значительным прогрессом в повышении ее макроэкономической стабильности, в которой торговля товарами и услугами играет растущую роль [1].

В некоторой степени рост можно объяснить макроэкономической политикой и отраслевыми реформами. Колебания роста обусловлены главным образом изменением цен на сырье и внешними факторами. Имея узкую экспортную базу товаров и услуг и высокий уровень денежных переводов от армян, работающих за границей, страна подвержена внешним шокам, поскольку большая часть экспорта направляется в ЕС и Российскую Федерацию, а значительная часть денежных переводов поступает из Российской Федерации.

С 2010 по 2017 гг. экспорт товаров увеличился более чем вдвое, превысив 2 млрд долл. США. Основными позициями экспорта по-прежнему остаются медные руды и концентраты, но экспорт

немонетарного золота и сельскохозяйственной продукции увеличивался более быстрыми темпами. Рост экспорта сельскохозяйственной продукции происходил в основном за счет экспорта сигарет, который вырос за анализируемый период с менее чем 1% от общего объема экспорта товаров до более чем 11%. Импорт товаров также вырос и в 2017 году: он оценивался в 3,9 млрд долл. США и оставался примерно на уровне 2010 года. Российская Федерация заменила Европейский Союз в качестве крупнейшего источника импорта и стала вторым по величине экспортным рынком Армении после ЕС [2, с. 7].

Несмотря на улучшение показателей внешней торговли Армении, сохраняются проблемы в ряде областей, среди которых уязвимость страны к внешним шокам; узкая диверсификация производственной и экспортной базы, которая по-прежнему сосредоточена в горнодобывающей и туристической сферах; зависимость от ограниченного числа торговых партнеров.

Армения расширяет экономические связи: в 2015 году страна присоединилась к Евразийскому экономическому союзу (далее – ЕАЭС), в 2018 году было заключено Соглашение о всеобъемлющем и расширенном партнерстве между ЕС и Арменией, а также подписан ряд соглашений о свободной торговле.

Присоединение к ЕАЭС потребовало от Армении гармонизации тарифов с единым внешним тарифом, хотя существуют временные исключения для почти 1000 тарифных линий, гармонизация которых должна быть завершена в 2022 году. В соответствии с Договором о присоединении Армении к ЕАЭС, эти товары могут быть импортированы в Армению, но не могут быть реэкспортированы в другие государства-члены без оплаты разницы между армянским тарифом и ЕТТ ЕАЭС [2, с. 7].

Однако существует ряд негативных изменений в торговой политике Армении. Во-первых, вступление в ЕАЭС привело к повышению тарифов по многим тарифным линиям, причем средний применяемый тариф вырос с 2,7% в 2009 году до 7,5% в 2018 году. Во-вторых, приняты ряд изменений в законодательство о государственных закупках и Закон Армении о конкуренции, чтобы гармонизировать национальное законодательство с правом ЕАЭС [1].

Таким образом, констатируя ряд положительных тенденций в армянской экономике, остается ряд проблем, связанных с низкой диверсификацией экспорта и значительной зависимостью от денежных переводов мигрантов. Следует также отметить, что благодаря вступлению Армении в ЕАЭС получен беспошлинный доступ на рынки

других государств-членов, но наблюдается рост тарифов и усложнение структуры тарифов для других стран.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Republic of Armenia and the WTO [Electronic resource] // The World Trade Organization : [site]. [2020]. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/armenia_e.htm (date of access: 10.01.2020.)

2. Armenia trade policy review / ed.: John Finn, Mario Kakabadse. Geneva: Trade Policy Review Body, WT/TPR/G/379, 2018.

СУЧАСНАЯ МЫТНАЯ ГЕРАЛЬДЫКА БЕЛАРУСІ

В. А. Астрога[1)], Г. А. Астрога [2)]

[1)] Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт,
пр. Незалежнасці, 220030, г. Мінск, Беларусь, ostroga.v@mail.ru
[2)] Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт,
пр. Незалежнасці, 220030, г. Мінск, Беларусь, halina. mail @mail.ru

Аналізуецца гісторыя і сучасны стан развіцця агульнаеўрапейскай і нацыянальнай мытнай геральдыкі, якая абдымае геральдычныя знакі дзяржаўнай мытнай службы і разнастайных навучальных і грамадскіх інстытуцый (кафедраў мытнай справы ўніверсітэтаў Беларусі, Рэспубліканскага саюза удзельнікаў мытных адносін). Разгледжаны геральдычны сэнс асноўных элементаў мытнай геральдыцы – кадуцэй і ключ. Даследуецца значэнне прыборных колераў мытнай геральдыцы – зялёнага і жоўтага. Характарызуецца гісторыя зменаў ў геральдыцы мытных органаў Рэспублікі Беларусь. Выказваецца дыскусійнае меркаванне аб існуючых гербах сучасных беларускіх мытняў. Робіцца выснова, што на сённяшні дзень увесь існуючы комплекс беларускай мытнай геральдыкі ў цэлым адпавядае традыцыйным геральдычным канонам і працягвае свае развіцце па-за межамі геральдычных знакаў дзяржаўнай мытнай службы.

Ключавыя словы: мытная служба; сімволіка; геральдыка; кадуцэй; ключ; прыборныя коляры.

MODERN CUSTOMS HERALDRY OF BELARUS

V. A. Ostroga[a], G. A. Ostroga[b]

[a] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus
ostroga.v@mail.ru (corresponding author)
[b] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus
halina.mail@mail.ru

The article analyzes the history and current state of the development of pan-European and national customs heraldry, which covers the heraldic signs of the state customs service and various educational and public institutions (departments of customs affairs of Belarusian universities, the Republican union of participants in customs relations). The research considers the heraldic meaning of the main elements of customs heraldry – the caduceus and the key. The significance of instrument colors in heraldry – green and yellow – is determined. The article describes the history of changes in the heraldry of the customs authorities of the Republic of Belarus. A controversial opinion is expressed about the existing coats of arms of modern Belarusian customs. It is concluded that today the entire existing complex of Belarusian customs heraldry generally corresponds to the traditional heraldic canons and continues its development beyond the heraldic signs of the State customs service.

Key words: customs service; symbols; heraldry; caduceus; key; instrument colors

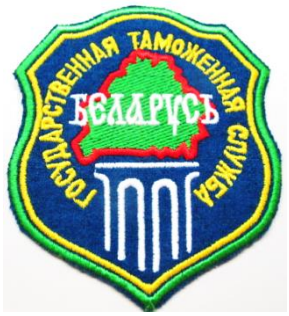
Сучасная беларуская мытная геральдыка мае глыбокія гістарычныя карані, цесна звязана са старажытнымі еўрапейскімі традыцыямі. Аднак даследаванні ў гэтай сферы фактычна адсутнічаюць. Маецца толькі некалькі публікацый, дзе ў большай ці меншай ступені разглядаецца эвалюцыя беларускай мытнай геральдыкі: Дзянісаў І.В., Астрога В.А., Саяпін В.Ю.



Вядома, што першым геральдычным знакам мытнікаў на беларускіх землях была эмблема мытнай службы ВКЛ – дзяржаўны герб «Пагоня» на тле дзвух скрыжаваных ключоў. Яна была зацверджана 11 студзеня 1768 г. Эканамічнаю Радаю Скарба ВКЛ [1, с. 281].



Пасля здабыцця Беларуссю дзяржаўнай незалежнасці, 10 ліпеня 1992 г. Пастановай Савета Міністраў Рэспублікі Беларусь «Аб забеспячэнні работнікаў мытнай службы Рэспублікі Беларусь і спецыяльнай форменнай адзеннем і абуткам», беларускія мытнікі атрымалі нацыянальны геральдычны знак. Ён быў на тарчы авальнай формы і на ім на светла-зялёным фоне размяшчалася выява дзяржаўнага бел-чырвона-белага сцяга, на доле абрамленага дубовымі лісцем. Аблямоўвала эмблему стужка з надпісам: «МЫТНЯ-БЕЛАРУСЬ-CUSTOMS».



Пасля змянення дзяржаўнай сімволікі Беларусі, 19 студзеня 1996 г. пастановай Савета Міністраў № 48 была прынята новая мытная эмблема на тарчы сіняга коляру, якая кампазіцыйна нагадвала сімволіку мытнай службы СССР узору 1991 г.



У год юбілею беларускай мытнай службы Указам Прэзідэнта Рэспублікі Беларусь ад 2 сакавіка 2001 г. у мэтах «захавання і развіцця гістарычных традыцый мытных органаў» быў зацвержаны новы геральдычны знак-эмблема – перакрыжаваныя кадуцей і ключ залацістага колеру на тарчы цёмна-зялёнага коляру. Эмблема стала падставаю для новага ўзору адзінага нарукаўнага знака, далейшых праектаў нарукаўных знакаў мытняў. Беларускія мытнікі ў якасці ведамаснай эмблемы зноў атрымалі сусветна прызнаны класічны мытны знак з выявай кадуцэя і ключа.

Геральдычны знак мытных органаў Рэспублікі Беларусь узору 2001 г. лаканічна і дакладна адлюстроўвае сутнасць і спецыфіку дзейнасці мытнай службы – мытны кантроль над знешнеэканамічнай дзейнасцю.

Неабходна адзначыць, што Кадуцей (кій) абвіты двума змеямі і увянчаны крыламі Меркурыя (жазло Меркурыя) з'яўляецца найважнейшым складовым элементам сімволікі мытных службаў многіх краін свету, у першую чаргу еўрапейскіх, хоць падобны сімвал выкарыстоўваюць і мытнікі такой азіяцкай краіны як Кітай. Мытныя органы ўсіх сумежных Беларусі дзяржаў у якасці свайго асноўнага сімвала таксама абралі кадуцей: Расія –скрыжаваны кадуцей і паходня, Украіна – два скрыжаваныя ключы і кадуцей, Польшча – кадуцей з шапкай Меркурыя, Літва і Латвія – два скрыжаваныя кадуцэя. Дзясяткі іншых краін розных кантынентаў таксама выкарыстоўваюць кадуцей у геральдыцы сваіх мытных ведамстваў [2, с. 24].

Варта падкрэсліць, што кадуцэй трэба адрозніваць ад «кія Асклепія», атрыбута старажытнагрэчаскага бога лекараў – Асклепія. Ён уяўляў сабой кій, абвіты адной змяёй.

Кадуцей (грэч.: Karykeion, лац. Caduceator – парламенцёр, перамоўшчык) – сімвал старажытнагрэцкага бога Гермеса (у старажытнарымскай міфалогіі – бога Меркурыя), весніка багоў, апекуна вяшчальнікаў, паслоў, гандлю і падарожнікаў і інш. У руцэ Меркурый трымаў кадуцей, чароўны кій, які адчыняў яму ўсе шляхі і ўлагоджваў сустрэчных. Сімвал гэты вельмі старажытны, знойдзены археолагамі ў Індыі на каменных таблічках перад старажытнымі храмамі, а таксама ў Міжрэччы (Блізкі Усход).



Вядомая старажытнагрэцкая легенда аб паходжанні жазла. Калі Гермес наўзамен чароўнай жалейцы атрымаў ад Апалона жазло пакою – залатый кій, то адразу вырашыў выпрабаваць яго. Азірнуўшыся, ён убачыў дзвюх змей, якія біліся паміж сабою і прасунуў паміж імі кій. Змеі адразу супакоіліся і зліліся разам (у старажытнарымскай легендзе змеі ўвасаблялі Юпітэра і Рэю, якія былі супакоены Меркурыем пасля сваркі). Хоць паводле падання, кій пасланца багоў першапачаткова упрыгожваўся замест змеі трапяткімі стужкамі альбо ўяўляў дубчык, абвіты вінаградным лозамі, плюшчом

(найстаражытная эмблема пакою). Кадуцей стаў валодаць уласцівасцю нейтралізаваць гнеў, таму служыць эмблемай пасярэдніцтва, пакою і згоды.

У Старажытным Рыме кадуцей канчаткова ператварыўся ў атрыбут бога гандлю і прыбытку Меркурыя. Само імя Меркурый паходзіць ад лацінскага слова «мерка» (тавар). Меркурыя ў асноўным шанавалі гандляры, якія крапілі сябе і свой тавар вадой з крыніцы на схіле Цэліева пагорка (Рым), прысвечанага Меркурыю. Рабілі яны гэта для таго, каб змыць з сябе грэх махлярства, дапушчанага ў гандлі. У гонар Меркурыя ў Рыме таксама быў узведзены вялікі храм.

Так склаўся сучасны геральдычны сэнс і знешні выгляд гэтага сімвалічнага жазла, які стаў у Новы час, асабліва пасля Вялікай Французскай рэвалюцыі, міжнароднай эмблемай гандлю, распаўсюдзіўшыся ў XX стагоддзі па ўсіх кантынентах нашай планеты.



Ключ як геральдычная эмблема вядома з найстаражытных часоў. У Бібліі ключ – сімвал ўлады і магутнасці, што знайшло, да прыкладу, адлюстраванне ў гербе дзяржавы Ватыкан. З часоў сярэднявечча ключ сімвалізаваў бяспеку. Да прыкладу, эмблема ключа ўносілася ў гербы амаль усіх гарадоў і крэпасцяў, ключавых у стратэгічным дачыненні населеных пунктаў (Барысаў, Ліда) або дзяржаў (Куба, Маўрыкій). Вядома, што па сумнай традыцыі пераможаны горад аддаваў ключы ад гарадской брамы пераможцу. Месцапалажэнне ключа таксама мае сваё значэнне. Ключы ў рэлігійнай сімволіцы абавязкова месцяцца бародкаю ўгору як ключы «нябесныя». У адрозненні ад іх, ключы бяспекі і кантролю малююцца бародкамі ў дол, што паказвае на справы зямныя.

У геральдычным знаку беларускай мытнай службы ключ азначае мытны кантроль, ўладную моц, якая адчыняе альбо зачыняе «Мытную браму» Беларусі, а бародка ключа ў выглядзе «М» паходзіць ад пачатковай літары слова Мытня і падкрэслівае ягоную ведамасную і нацыянальную прыналежнасць.

Мытная служба Беларусі, акрамя свайго геральдычнага сімвала мае і геральдычныя (прыборныя) колеры – цёмна-зялёны і жоўты.

Варта пазначыць, што яшчэ ў старажытныя часы, тысячы гадоў таму, людзі імкнуліся спазнаць патаемны сэнс розных коляраў. Яны надавалі ім сакральны сэнс і ўжывалі толькі ў пэўных выпадках і спалучэннях. Так на працягу стагоддзяў фарміравалася пэўная ўстойлівая, нягледзячы на сваю ўмоўнасць, каляровая сімволіка. У



сваёй практыцы яна здаўна і актыўна выкарыстоўвалася ў вайсковых і іншых форменных строях. З цягам часу з'явілася і такое паняцце як прыбор – сістэма вонкавых знакаў адрознення на форменным мундзіры. Зараз існуе металічны і суконны прыбор [3, с. 215].

Металічны прыбор – колер ўсіх металічных дэталяў мундзіра (гузікаў, спражак, армацюраў (петличных знакаў), цэшкі і г.д.). Колерам прыборнага металу можа быць жоўты (золата, медзь, латунь), белы (срэбра, сталь, волава, алюміній). Суконны прыбор – колер ўсіх каляровых суконных (гафтаваных) дэталяў мундзіра (атока, кантоў, прасветаў, армацюраў, нарукаўнага знака, нашывак і г.д.). У мытнай службе традыцыйны прыборны метал – жоўты (залацісты), а суконны прыбор – традыцыйны агульнаеўрапейскі (з XVIII ст.) – зялёны. Такім чынам, за яскравымі колярамі форменнай вопраткі, у тым ліку мытнай, хаваецца іх глыбокае геральдычна-сімвалічнае значэнне.

Каляровыя элементы форменнай вопраткі нясуць у сабе не толькі практычнае і эстэтычнае значэнне, але і вялікі сімвалізм. Разгледзім базавыя коляры сучаснай формы адзення беларускіх мытнікаў – цёмна-зялёны (зялёны) і жоўты (залаты).

Цёмна-зялёны (зялёны). Згодна хрысціянскай традыцыі, зялёны колер – сімвал Уваскрэшання і абнаўлення, у свецкім сэнсе – сімвал юнацтва, вольнасці, спакою, высакароднасці, гонару, ветлівасці, надзеі, багацця. Гэта колер надзейнасці і стабільнасці, сярэдзіны, пасярэдніцтва і дапамогі, як роўнааддалены ад блакіту нябёсаў, так і ад чырвані пекла. Колер заспакаяльны, колер сузіральнасці. Псіхалагічна нейтральны і выклікае пачуццё спакою. Біялагічна, з зямных фарбаў, найбольш прыемны, аптымальны і заспакаяльны псіхічна, ён нават рэгулюе артэрыяльны ціск. Невыпадкова зялёны абраны для афарбоўкі знакаў «Шлях вольны». У геральдыцы зялёны колер завецца «Вянера» (планета) або «верт» «vt».

Цёмна-зялёны прыборны колер мытнай службы Беларусі з'яўляецца колерам шмат якіх элементаў форменнай вопраткі, знакаў адрознення і адзнакі. Так, цёмна-зялёны колер мае аток фуражкі, што мае даўнюю гісторыю. Упершыню з'яўленне фуражкі з шэрага сукна з цёмна-зялёным атокам і светла-зялёнымі кантамі, можна аднесці да 1827 г. Іх насіла на той час расейская памежна-мытная варта

на заходняй мяжы імперыі. Цёмна-зялёны колер быў ведамасным для Міністэрства фінансаў Расійскай імперыі, нададзены яму ў 1819 г., а, як вядома, мытная (памежная) варта ўваходзіла ў склад Міністэрства.

Жоўты (залацісты), колер прыборнага металу мытнай службы перадае колер золата, багацця. У сувязі з «сонечнымі» асацыяцыямі (святло, цяпло, моц) і як колер найбольш блізкі да золата, жоўты часта сімвалізуе славу і ўладу, магутнасьць і багацце. У старажытным Кітаі гэта быў колер імператара. У часы апошняй дынастыі Цын (1644 – 1911 гг.) толькі імператар меў права насіць вопратку жоўтага (залатога) колеру. У многіх войсках свету, дзе прыняты срэбны (белы) прыбор металу, у генералітэта захоўваецца залаты прыбор. У геральдыцы жоўтым колерам пазначаецца золата, якое носіць назву «Сонца» або «or». Мытная служба Беларусі атрымала жоўты (залацісты) колер прыборнага металу з 1992 г., але залацісты колер быў асноўным прыборным колерам таксама і ў савецкай перыяд яе гісторыі.

Сёння элементы мытнай геральдыцы актыўна выкарыстоўваюцца пры распрацоўцы гербаў асобных беларускіх мытняў і інстытуцый, якія маюць дачыненне да мытнай сферы.

Так, сімволіка сучаснай мытні спалучаецца з мясцовымі геральдычнымі элементамі, з гербам вобласці, дзе знаходзіцца зона яе дзейнасці (Мінская рэгіянальная мытня (МРМ) і інш.), альбо як Мінская цэнтральная мытня (МЦМ) з гербам горада, дзе яна размяшчана. Але на наш погляд, гэта даволі дыскусійна, бо зараз ўсе мытні дыслакуюцца ў абласных цэнтрах. У гэтай сувязі нагадаем, што першапачаткова геральдычны знак МРМ усё ж меў у сваім складзе герб Мінска, як праваперaемніцы Мінскай мытні [4].









А геральдычна адлюстраваць месцазнаходжанне іх пастоў можна, да прыкладу, з дапамогай іх гарадскіх гербаў. У сваю чаргу, МЦМ гэта спецыфічная тылавая мытня забеспячэння, а не галоўная ў Мінску, таму лепей было гэтую спецыфіку адлюстраваць на яе гербе, як і было раней.



Іншы прыклад уяўляе сабой геральдычны знак таксама спецыяльнай Мінскай аператыўнай мытні, у

цэнтры якога – фасцыі (звязак дубцоў) з сякерай, які ўяўляю сабой сімвал дзяржаўнай улады, сімвал органа, які мае права дамагацца выканання сваіх рашэнняў сілай. А ружа вятроў сімвалізуе магчымасць супрацоўнікаў гэтай мытні аператыўна і імкліва дзейнічаць па ўсіх кірунках, ва ўсіх рэгіёнах Беларусі.



Элемент геральдычнага знака мытнай службы ўзяў у свой геральдычны знак і нядаўна створаны Рэспубліканскі саюз удзельнікаў мытных адносін. У асяродку яго – кадуцэй, якога атачае лаўровы вянок, а таксама элементы нацыянальнай беларускай сімволікі. Сімволіка размешчана на круглай тарчы з зяленым (мытным) кантам.

Заслугоўваюць сваёй увагі і іншыя мытныя геральдычныя знакі, такія як эмблемы кафедраў беларускіх універсітэтаў, дзе рыхтуюцца будучыя мытнікі.

Беларускі дзяржаўны універсітэт.



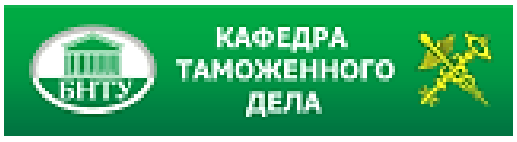






Ёсць эмблема кафедры мытнай справы БДУ ўзяты геральдычны знак мытнай службы, вакол якога колам размейшчана сіняя стужка колераў БДУ з надпісам на беларускай мове. Гэта месціцца на круглай зялёнай тарчы са стылізаваным крыжом з расчыненных кніг, сімвалам навучання. Эмблема кафедры размейшчана і на іншые яе сімвалах: нарукаўным знаку, эмблеме навучальнага кабінета «Эканамічная бяспека», студэнцкім нагрудным знаку.

Беларускі нацыянальны тэхнічны ўніверсітэт.



На існуючай эмблеме кафедры мытнай сіравы БНТУ знаходзяцца тры элементы: лагатып універсітэта, надпіс на рускай мове і геральдычны знак мытнай службы. Элементы месцяцца на прастакутніку светла-зялёнага коляру [5].

Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт транспарту.

На эмблеме кафедры мытнай справы БДУТ на зялёнай тарчы змешчаны геральдычны знак мытнай службы і галаўны ўбор і дыпломная грамата выпускніка як сімвал акадэміцкага навучання. У яе доле знаходзіцца стылізаваная выява «крылаў» Беларускай чыгункі, што пазначае прыналежнасць кафедры да спецыялізаванага ўніверсітэту [6].

Гродзенскі дзяржаўны ўніверсітэт імя Янкі Купалы.

Спецыялістаў мытнай справы рыхтуюць на кафедры Міжнароднага права. Але гродзенскія студэнты-мытнікі маюць сваю ўласную эмблему. У асяродку чорнай круглай тарчы знаходдзіцца меншае кола белага, жоўтага і чорнага коляраў, на якім месціцца чырвоная тарча з выяваю мяча і вагаў, сімвалам юрыспрудэнцыі. Па краю іддзе белы налпіс [7].

Такім чынам, на сённяшні дзень увесь існуючы комплекс беларускай мытнай геральдыкі ў цэлым адпавядае традыцыйным геральдычным канонам і працягвае свае развіцце па-за межамі геральдычных знакаў дзяржаўнай мытнай службы.

БІБЛІЯГРАФІЧНЫЯ СПАСЫЛКІ

1. Саяпин В.Ю. . Таможенная служба. Кн. 1. Мыто и мытники. Гродно. 2005.
2. Денисов И. Таможне – жезл Меркурия // Таможенный Вестник. 2001. №4.
3. Острога В.А. История таможенного дела и таможенной политики Беларуси. Минск. 2019.
4. Таможенная геральдика [Электронный ресурс] // Государственный таможенный комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://www.customs.gov.by/ru/history-ru/ (дата обращения 02.03 2020).
5. Кафедра таможенного дела [Электронный ресурс] // Белорусский государственный национальный технический университет : [site]. [2020]. URL: http://www.bntu.by/ftug-td.html (дата обращения 02.03 2020).
6. Кафедра таможенного дела [Электронный ресурс] // Белорусский государственный университет транспорта : [site]. [2020]. URL: http:// https://www.bsut.by/university/faculties/gef/kafedry-fakulteta-2/kafedra-tamozhennoe- elo (дата обращения 02.03 2020).
7. Воспитательная и идеологическая работа на юридическом факультете

[Электронный ресурс] // Гродненский государственный университет : [site]. [2020]. URL: https://lf.grsu.by/index.php?option=com_content&view=article&id=286&Itemid=295 (дата обращения 02.03 2020).

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ НАЛИЧНЫХ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ И (ИЛИ) ДЕНЕЖНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ

***В. А. Острога*[1)], *Ю. Н. Самец*[2)]**

[1)] *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, ostroga.v@mail.ru*
[2)] *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, 13ysamets@gmail.com*

Статья посвящена анализу особенностей таможенного регулирования перемещения физическими лицами через таможенную границу Евразийского экономического союза наличных денежных средств и (или) денежных инструментов. Выделяются особенности декларирования перемещаемых наличных денежных средств и (или) денежных инструментов в зависимости от их количества и способа перемещения.

Ключевые слова: наличные денежные средства; денежные инструменты; физические лица; таможенное регулирование; таможенное декларирование.

ON FEATURES OF CUSTOMS REGULATION OF MOVEMENT OF CASH AND (OR) MONETARY INSTRUMENTS BY INDIVIDUALS ACROSS THE CUSTOMS BORDER OF THE EEU

***V. A. Ostroga*[a], *Y. N. Samets*[b]**

[a] *Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus ostroga.v@mail.ru*
[b] *Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus 13ysamets@gmail.com (corresponding author)*

The article is devoted to the analysis of the specific aspects of customs regulation of movement of cash and (or) monetary instruments by individuals across the customs border of the Eurasian Economic Union. The peculiarities of declaring cash and (or) monetary instruments to be moved, depending on their quantity and method of movement, are distinguished in the research.

Key words: cash funds; monetary instruments; individuals; customs regulation; customs declaration.

В круговороте процессов глобализации отмечается динамика роста пассажиропотока через таможенную границу Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) и, в частности, через государственную границу Республики Беларусь. У граждан появилось

достаточно возможностей, которые сопряжены с пересечением границы: зарубежные туристические поездки, получение образования за рубежом, осуществление внешнеэкономической деятельности, зарубежные командировки, возможность навещать родственников и друзей и т.п. Только в Национальном аэропорту «Минск» за 2019 г. пассажиропоток составил 5 101 766 человек, что больше на 12,5% по сравнению с результатами 2018 г. [5].

Необходимо отметить, что вопросы таможенного регулирования перемещения через таможенную границу ЕАЭС физическими лицами наличных денежных средств или денежных инструментов, несмотря на свою актуальность, не часто становятся предметом научного исследования. Поэтому данная работа позволит более пристально рассмотреть отдельные малоизученные вопросы таможенного регулирования в этой сфере.

Вместе с перемещением через границу товаров для личного пользования пассажиры, пересекающие таможенную границу, также имеют при себе определенные суммы наличных денежных средств и (или) денежные инструменты. Стоит отметить, что наличные денежные средства и денежные инструменты, перемещаемые физическими лицами через таможенную границу, оказывают значительное влияние на экономику государств и на благосостояние граждан. В работах таких авторов, как М. С. Марковский, Н. Н. Пащенко и О. В. Медведенко особенно детально рассмотрены вопросы по поводу незаконного перемещения наличных денежных средств и денежных инструментов, выявления целей такого перемещения и совершенствования в связи с этим таможенного законодательства. Так, М.С. Марковский отмечает, что контрабанда наличных денежных средств и (или) денежных инструментов как разновидность незаконных финансовых операций создает угрозу финансовой системе и национальной безопасности государства; а также незаконно могут перемещаться наличные денежные средства, добытые преступным путем, в целях дальнейшей их легализации или финансирования противозаконной деятельности, в частности террористических организаций [4].

Ввиду перечисленных причин перемещение наличных денежных средств и денежных инструментов через таможенную границу ЕАЭС физическими лицами, не зависимо от способа их перемещения, всегда находится в поле зрения таможенных органов. Поэтому необходимо очень грамотно выстраивать таможенную политику в этом направлении и совершенствовать таможенное законодательство.

В условиях функционирования ЕАЭС в отношении перемещаемых денежных инструментов и наличных денежных средств через

таможенную границу физическими лицами применяются положения главы 37 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС).

Прежде чем приступить к рассмотрению порядка перемещения наличных денежных средств и (или) инструментов через таможенную границу ЕАЭС, считаем необходимым определить ключевые понятия – «наличные денежные средства» и «денежные инструменты», выделить различия в понимании данных терминов, имеющих место в таможенном законодательстве ЕАЭС. Под наличными денежными средствами понимаются денежные знаки в виде банкнот и казначейских билетов, монет, за исключением монет из драгоценных металлов, находящиеся в обращении и являющиеся законным платежным средством в государствах-членах или государствах (группе государств), не являющихся членами Союза, включая изъятые либо изымаемые из обращения, но подлежащие обмену на находящиеся в обращении денежные знаки. Денежные инструменты – это дорожные чеки, векселя, чеки (банковские чеки), а также ценные бумаги в документарной форме, которые удостоверяют обязательство эмитента (должника) по выплате денежных средств и в которых не указано лицо, которому осуществляется такая выплата [1].

Перемещение физическими лицами наличных денежных средств и (или) денежных инструментов через таможенную границу ЕАЭС осуществляется без ограничений, а таможенному декларированию в письменной форме подлежат:

1) наличные денежные средства и (или) дорожные чеки, если общая сумма таких наличных денежных средств и (или) дорожных чеков при их единовременном ввозе на таможенную территорию Союза или единовременном вывозе с таможенной территории Союза превышает сумму, эквивалентную 10 тысячам долларов США по курсу валют, действующему на день подачи таможенному органу пассажирской таможенной декларации;

2) денежные инструменты, за исключением дорожных чеков [1].

Важно отметить, что денежные инструменты, за исключением дорожных чеков, подлежат письменному таможенному декларированию вне зависимости от их суммы.

Декларирование наличных денежных средств и (или) денежных инструментов, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу ЕАЭС, осуществляется с помощью пассажирской таможенной декларации. В ней указываются сведения о декларанте и адресе его пребывания (регистрации) на территории государства-члена ЕАЭС,

денежных инструментах, источнике их происхождения и маршруте и способе перевозки. Указание данных сведений преследует две цели: обеспечить противодействие легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма [1]. Так, например, должностные лица таможенных органов могут проанализировать маршрут пассажира и рассчитать вероятность перемещения крупных наличных денежных средств ввиду неустойчивой финансово-кредитной системы страны отправления. Таким образом, таможенное законодательство ЕАЭС предусматривает обеспечение таможенными органами как экономической, так и национальной безопасности.

Следует отметить, что в случае если через таможенную границу ЕАЭС перемещаются наличные денежные средства и (или) дорожные чеки на общую сумму равную или не превышающую в эквиваленте 10 тыс. долларов США, то физическое лицо вправе по своему желанию их задекларировать. В таком случае приложение к пассажирской таможенной декларации не заполняется, а заполняется пассажирская таможенная декларация в порядке, определенным Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 23 июля 2019 г. № 124 [2].

Помимо этого, если валюта перевозится путем платежных карт (VISA, MASTERCARD и др.) и сумма на карт-счете превышает эквивалент 10 000 долларов, то декларирование не требуется. Важным необходимо отметить и такой способ перемещения через таможенную границу ЕАЭС наличных денежных средств и (или) денежных инструментов как пересылка их в международных почтовых отправлениях. Пересылка физическими лицами иностранной валюты допускается только в письмах с объявленной ценностью в сумме, не превышающей в эквиваленте 200 долларов США [6].

Кардинально новым правилом провоза наличных денежных средств и денежных инструментов является представление документов, подтверждающих их происхождение. Так, 4 февраля 2020 г. вступило в силу Решение Коллегии ЕЭК от 06.08.2019 № 130, согласно которому пассажирская таможенная декларация сопровождается представлением документов для подтверждения происхождения наличных денежных средств и (или) денежных инструментов, если общая сумма таких наличных денежных средств и (или) денежных инструментов при их единовременном ввозе на таможенную территорию ЕАЭС или единовременном вывозе с таможенной территории ЕАЭС превышает сумму, эквивалентную 100 тыс. долларов США по курсу валют, действующему на день подачи таможенному органу пассажирской таможенной декларации [3].

Данное решение направлено на реализацию рекомендации 32 «Курьеры наличных» Группы разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег (далее – ФАТФ). Рекомендация была разработана для обеспечения странами-участницами ФАТФ мер по выявлению и остановке (задержанию) физически перемещаемых через границу наличных денежных средств и оборотных инструментов на предъявителя, которые могут быть использованы для финансирования терроризма или легализации (отмывания) доходов, полученных преступным путем [10].

В целях единообразной правоприменительной практики при совершении таможенных операций разработан перечень документов, которыми может подтверждаться происхождение наличных денежных средств и (или) денежных инструментов. Это могут быть свидетельство о праве на наследство; договор, предметом которого являются перемещаемые денежные средства и (или) денежные инструменты; справка, выданная банком либо небанковской кредитно-финансовой организацией, о снятии наличных денежных средств со счета; нотариально заверенный договор купли-продажи движимого и (или) недвижимого имущества (расчет по которому производится наличными денежными средствами); кассовый чек, выданный организатором конкурса, культурного мероприятия, игорным заведением и т.п., подтверждающий выплату выигрыша (приза) физическому лицу; и иные документы [7]. В случае непредставления соответствующих документов перемещение через таможенную границу ЕАЭС наличных денежных средств и (или) денежных инструментов не допускается [8].

Таким образом, при перемещении через таможенную границу Союза наличных денежных средств и (или) дорожных чеков на общую сумму, превышающую в эквиваленте 10 тысяч долларов США, необходимо их декларировать, указывая всю сумму перемещаемых наличных денежных средств и (или) дорожных чеков. При этом денежные инструменты, за исключением дорожных чеков, необходимо декларировать вне зависимости от их суммы. Если же общая сумма перемещаемых наличных денежных средств и (или) дорожных чеков равна либо не превышает в эквиваленте 10 тысяч долларов США, такие денежные средства и (или) дорожные чеки физическое лицо может задекларировать по собственному желанию.

При таможенном декларировании физическими лицами наличных денежных средств и (или) денежных инструментов применяется пассажирская таможенная декларация, в которой в том числе подлежит

заполнению приложение к пассажирской таможенной декларации в порядке, определенном решением Коллегии ЕЭК от 23.07.2019 № 124.

При единовременном ввозе на таможенную территорию ЕАЭС или вывозе с таможенной территории ЕАЭС наличных денежных средств и (или) денежных инструментов на общую сумму свыше 100 тыс. долларов США в эквиваленте одним физическим лицом требуется представление этим физическим лицом документов, подтверждающих происхождение данных наличных денежных средств и (или) денежных инструментов.

Обобщая особенности декларирования наличных денежных средств и денежных инструментов, информацию наглядно можно представить в представленной ниже таблице.

Таблица – Особенности декларирования наличных денежных средств и (или) денежных инструментов и представление таможенным органам документов, подтверждающих их происхождение

	Единовременный ввоз (вывоз) на (с) таможенную (-ой) территорию (-ии) ЕАЭС при следовании физического лица через таможенную границу ЕАЭС		
	Наличные денежные средства и (или) дорожные чеки	**Денежные инструменты, за исключением дорожных чеков**	**Денежные средства на карт-счете**
Таможенное декларирование (заполняется ПТД)	**1) ДА** если сумма свыше 10 тыс. долларов США в эквиваленте (*ПТД+приложение к ПТД); **2) по желанию физического лица** если сумма не превышает или равна 10 тыс. долларам США в эквиваленте (*только ПТД)	**ДА** независимо от суммы (*ПТД+приложение к ПТД)	**НЕТ** независимо от суммы

Продолжение таблицы

Документ, подтверждающий происхождение	**ДА** если сумма свыше 100 тыс. долларов США в эквиваленте	**ДА** если сумма свыше 100 тыс. долларов США в эквиваленте	**НЕТ** независимо от суммы

*ПТД – пассажирская таможенная декларация

Примечание – Источник: составлено авторами по данным [2].

По итогам работы таможенных органов Республики Беларусь по линии правоохранительной деятельности в 2019 отмечается рост количества попыток незаконного перемещения через границу наличных денежных средств. Практически в шесть раз возросла сумма изъятой таможенными органами иностранной валюты: в 2018 году было изъято валюты на 1,6 млн руб., а в 2019-м эта цифра достигла 9,5 млн руб. [9]. Это свидетельствует о том, что реализуемые таможенными органами меры по выявлению и пресечению противоправной деятельности, связанной с незаконным перемещением наличных денежных средств и денежных инструментов через белорусский участок таможенной границы ЕАЭС, являются эффективным инструментом обеспечения экономической безопасности государства.

Таким образом, можно констатировать, что в ЕАЭС регулирование порядка перемещения наличных денежных средств и (или) денежных инструментов и особенностей их таможенного декларирования осуществляется достаточно широким кругом нормативных правовых актов. При этом таможенные органы преследуют такие цели, как обеспечение противодействия легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем; обеспечение противодействия финансированию терроризма. Итоги работы таможенных органов в отношении выявления незаконного перемещения наличных денежных средств и (или) денежных инструментов еще раз подчеркивают необходимость пристального внимания к данным явлениям и выработке эффективных механизмов информирования физических лиц о порядке перемещения наличных денежных средств и денежных инструментов, а также о мерах ответственности за незаконное их перемещение.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Москва: Проспект, 2017. 512 с.

2. О таможенном декларировании товаров для личного пользования [Электронный ресурс] : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от

23 июля 2019 г. № 124. URL: http://www.customs.gov.by (дата обращения: 06.03.2020).

3. О представлении документов для подтверждения происхождения наличных денежных средств и (или) денежных инструментов [Электронный ресурс] : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 6 августа 2019 г. № 130. URL: http://www.customs.gov.by. (дата обращения: 06.03.2020).

4. Марковский М. С. К вопросу об актуальности исследования состава контрабанды наличных денежных средств и (или) денежных инструментов // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2017. № 17-2. С. 32-33.

5. Чем запомнился 2019 год в Национальном аэропорту Минск: интересные цифры и необычные факты [Электронный ресурс] // Национальный аэропорт «Минск» : [site]. [2019]. URL: http://airport.by/press-sluzba/news/cem-zapomnilsa-2019-god-v-nacionalnom-aeroportu-minsk-interesnye-cifry-i-neobycnye-fakty (дата обращения: 13.03.2020).

6. Можно ли отправлять деньги в письме и посылке? [Электронный ресурс] // Минская региональная таможня : [site]. [2019]. URL: http://www.mrt.customs.gov.by/ru/mrt-actual-ru/view/kak-perevozit-cherez-granitsu-med-nuzhny-li-kakie-to-razreshitelnye-dokumenty-12375-2019/ (дата обращения: 12.03.2020).

7. О документах, подтверждающих происхождение наличных денежных средств [Электронный ресурс] // Минская региональная таможня : [site]. [2020]. URL: http://www.mrt.customs.gov.by/ru/mrt-actual-ru/view/o-dokumentax-podtverzhdajuschix-proisxozhdenie-nalichnyx-denezhnyx-sredstv-13853-2020/ (дата обращения: 12.03.2020).

8. В ЕАЭС начали действовать новые правила провоза денег через границу [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/04-02-2020-6.aspx. (дата обращения: 06.03.2020).

9. Результаты работы таможенных органов республики беларусь за 2019 год по линии правоохранительной деятельности [Электронный ресурс] // Государственный таможенный комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://www.gtk.gov.by/ru/pravoohranenije-ru/ (дата обращения: 10.03.2020).

КОДИФИКАЦИЯ И ПРОГРЕССИВНОЕ РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТАМОЖЕННОГО ПРАВА

С. М. Перепелкин

Университет таможенного дела и финансов, ул. Владимира Вернадского, 2/4, 49000, г. Днепр, Украина, psm-13@ukr.net

Международное таможенное право и национальное таможенное право уже давно сосуществуют как взаимосвязанные и взаимодополняющие комплексы правил поведения, которые используются участниками таможенных отношений с целью удовлетворения их потребностей. Однако в условиях всеобщего признания верховенства международного таможенного права над национальным таможенным правом, его изучению ученые почти не уделяют внимания. Это касается разных его аспектов, в том числе кодификации и прогрессивного развития. Правовая характеристика кодификации и прогрессивного развития международного таможенного права представляет интерес как для ученых, которые исследуют различные теоретические и практические аспекты национального таможенного и международного таможенного права, студентов, изучающих одноименные учебные дисциплины, так и для непосредственных участников таможенных отношений, которые в своей деятельности опираются на принципы и нормы национального таможенного и международного таможенного права.

Ключевые слова: международное таможенное право; кодификация и прогрессивное развитие; таможенное право; международные конвенции; soft law.

CODIFICATION AND PROGRESSIVE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL CUSTOMS LAW

S. M. Perepolkin

University of Customs and Finance, Vladimir Vernadsky street, 2/4, Dnipro, 49000, Ukraine, psm-13@ukr.net

International customs law and national customs law have coexisted for long time as interconnected and complementary sets of rules of conduct, that are used by participants of customs relations to meet their needs. However, in the context of universal recognition of the supremacy of international customs law over national customs law, scientists pay almost no attention to its study. This concerns its various aspects, including codification and progressive development. The legal characterization of the codification and progressive development of international customs law is of interest to scientists, who study various theoretical and practical aspects of national and international customs law, students, studying the same subjects, and to participants of customs relations, who rely on principles and norms of national and international customs law.

Key words: international customs law; codification and progressive development; customs law; international conventions; soft law.

Кодификации и прогрессивному развитию внутригосударственного таможенного права уделяется достаточно внимания в исследованиях ученых из разных государств. Однако крайне редко в их содержании указывается на происхождение инноваций, внедряемых в национальное таможенное законодательство, позаимствованных, как правило, из международного таможенного права, а еще реже описываются процессы их появления в международном таможенном праве, в том числе благодаря его кодификации и прогрессивному развитию. В связи с этим правовая характеристика кодификации и прогрессивного развития международного таможенного права представляет интерес как для ученых, которые исследуют различные теоретические и практические аспекты национального таможенного и международного таможенного права, студентов, изучающих одноименные учебные дисциплины, так и для непосредственных участников таможенных отношений, которые в своей деятельности опираются на принципы и нормы национального таможенного и международного таможенного права.

По своей сути кодификация и прогрессивное развитие международного таможенного права представляют собой один из видов правотворческой деятельности, осуществляемой в рамках процесса формирования общего международного права. Учитывая это, формирование общего международного таможенного права происходит также постепенно, путем пересмотра как действующих правил поведения по наиболее актуальным для международного сообщества темам в области международных таможенных отношений, так и разработки новых моделей поведения в этой области. Например, в течение XX в. деятельность по кодификации и прогрессивному развитию международного таможенного права осуществлялась по таким актуальным для международного сообщества темам: упрощение и гармонизация таможенных процедур; гармонизация системы описания и кодирования товаров; временный ввоз; правила происхождения; таможенная стоимость; взаимная административная помощь для предотвращения, расследования и наказания за таможенные правонарушения и т.д.

Длительное время итоговой формой юридического закрепления результатов проведенной работы были общие международные договоры (конвенции) универсального характера. Последние, опираясь на предложенное Комиссией международного права ООН еще в 1962 г. определение «общий международный договор» [1, с. 161], предлагается рассматривать как заключенные в письменной форме многосторонние

соглашения, касающиеся общих принципов и норм международного таможенного права или посвященные вопросам, представляющим интерес для субъектов международного таможенного права в целом.

Как результат, в течение XX в. было разработано несколько десятков универсальных международных договоров в различных сферах правового регулирования международных таможенных и связанных с ними отношений. Наиболее известными среди них являются Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.; Международная конвенция о гармонизированной системе описания и кодирования товаров от 14 июня 1983 г.; Конвенция о временном ввозе от 26 июня 1990 г.; Соглашение о применении ст. VII ГАТТ от 15 апреля 1994 г.

Следует заметить, что в течение XX в. международные договоры признавались подавляющим большинством представителей доктрины международного права безальтернативной итоговой формой его кодификации и прогрессивного развития. Однако в конце XX – начале XXI в. с этой целью субъекты правотворческой деятельности начали активно использовать и другие известные международному праву формы внешнего выражения правил поведения, в частности, резолюции и декларации международных организаций и заключительные акты международных конференций. Названные актами «мягкого права» они стали неотъемлемой составной частью международного таможенного права.

Одной из особенностей таких актов является рекомендательный характер их предписаний. Однако, если субъекты международного таможенного права сочтут нужным предоставить изложенным в их содержании правилам поведения обязательный характер, они всегда могут инициировать разработку на основе положений таких актов одного или нескольких общих международных таможенных договоров. Со своей стороны, пример внедрения в жизнь предписаний Всеобщей декларации прав человека от 10 декабря 1948 г., свидетельствует также о возможности формирования в отношениях между субъектами международного таможенного права общей практики, признание которой правом может привести к возникновению международного обычая. Так, можно предположить, что принятие Советом таможенного сотрудничества Рекомендации о взаимной административной помощи от 5 декабря 1953 г., способствовало возникновению общей практики заключения между ее государствами-членами и отдельными таможенными территориями двусторонних соглашений по вопросам взаимной административной помощи и (или) ее предоставления на недоговорной основе. Впоследствии в указанной выше сфере начали появляться первые международные

договоры, примерами которых являются Берлинское соглашение о сотрудничестве и взаимопомощи по таможенным вопросам от 5 декабря 1962 г., заключенное между социалистическими государствами, и Конвенция о взаимопомощи в таможенных делах от 7 сентября 1967 г., договорными сторонами которой были государства – члены Европейского экономического сообщества. Позже, 9 июня 1977 г., был принят первый общий международный договор универсального характера в этой сфере – Международная конвенция о взаимной административной помощи в предотвращении, расследовании и пресечении таможенных правонарушений.

Далее, с целью повышения эффективности предоставляемой взаимной административной помощи, Советом таможенного сотрудничества в 2000 г. была принята Декларация о совершенствовании таможенного сотрудничества и взаимной административной помощи, а 27 июня 2003 г. завершена разработка проекта еще одного общего международного договора универсального характера в этой сфере – Международной конвенции о взаимопомощи в таможенных делах (Йоханнесбургская конвенция). Заметим, что на момент подачи этой работы в печать Йоханнесбургская конвенция не вступила в силу. Однако отдельные ее положения уже используются государствами – членами Совета таможенного сотрудничества на двустороннем уровне международно-правового регулирования отношений взаимной административной помощи.

Еще одним способом признания субъектами международного таможенного права обязательного характера предписаний актов мягкого права является прямое указание об этом в соответствующих актах их внутреннего законодательства. Так, согласно ст. 37 «Принятие международных стандартов и процедур» Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся, в частности, и таможенных процедур [2]. Со своей стороны, в ст. 11 «Нормативно-правовое регулирование» Воздушного кодекса Украины от 19 мая 2011 г., указанным выше положением Чикагской конвенции 1944 г. корреспондируют такие правила украинского законодательства: «Авиационные правила Украины разрабатываются в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации ... . Все технические термины и определения, используемые в настоящем Кодексе и в нормативно-правовых актах, принятых на его основе, трактуются в соответствии с определениями, содержащимися в стандартах и

рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации ... .». [3]

Значительная роль актам soft law в области международного таможенного права отводится определению новых направлений международного таможенного сотрудничества, в частности, путем письменного закрепления и вынесения на обсуждение его участников принципов и стандартов их осуществления.

Одним из наиболее известных таких актов является Резолюция Совета таможенного сотрудничества про Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли от 23 июня 2005 г. На момент ее принятия в резолюции были определены первичный минимальный набор из 17 стандартов, разработанных с целью развития сотрудничества между таможенными администрациями государств – членов Совета таможенного сотрудничества (11 стандартов le Pilier Douane – Douane) и развития сотрудничества между таможенными администрациями и бизнес сообществом (6 стандартов le Pilier Douane – enterprises) [4]. С тех пор Рамочные стандарты регулярно обновлялись. В частности, были дополнены третьим блоком стандартов относительно сотрудничества между таможенными и другими правительственными и межправительственными органами (12 стандартов le Pilier 3 Douane-autres organes gouvernementaux et intergouvernementaux) и многими другими положениями [5].

В то же время в тексте резолюции Политической комиссии Совета таможенного сотрудничества о руководящих принципах трансграничной электронной торговли 2017 г., организация призвала таможенные администрации своих членов активно использовать имеющиеся у них как двусторонние, так и многосторонние возможности с целью скорейшей разработки на основе закрепленных в этой резолюции восьми принципов системы стандартов электронной торговли. При этом в тексте резолюции отмечается, что выполнение поставленной задачи должно осуществляться с учетом положений пересмотренной Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, Соглашения об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации, Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли, Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, Всемирной почтовой конвенции и других международно-правовых актов. [6]

Стоит заметить, что в ситуации, когда субъекты международного таможенного права не готовы заключать новые общие международные договоры универсального характера или вносить поправки в тексты уже действующих договоров, принятие актов мягкого права может

использоваться как альтернативный способ осуществления правотворческой деятельности в области международного таможенного права. В частности, с помощью актов soft law, кроме приведенных выше инноваций правотворческой деятельности в области международных таможенных отношений, получают дальнейшее развитие положения действующих общих международных договоров универсального характера, а также вводятся новые институты международного таможенного права и расширяется его терминологическая база. Известными примерами таких нововведений в области международного таможенного права являются институты комплексного управления цепью поставок товаров, предварительной электронной информации, уполномоченных экономических операторов, таможенного администрирования и многие другие.

В свою очередь появление в практике международного таможенного сотрудничества новых категорий и их введение в практическую деятельность национальных таможенных органов, обусловливает и возникновение интереса у представителей научных школ разных стран, направленного на изучение их природы и сущности. Впоследствии результаты проведенных научных исследований могут быть полезными как для внутригосударственной, так и международной правотворческой деятельности в сфере правового регулирования таможенных и связанных с ними отношений. Их использование возможно как для совершенствования содержания уже существующих правил поведения и их практики международно-правовой реализации или внутригосударственной имплементации, так и для выработки новых принципов, норм и стандартов международного таможенного права.

Наряду с индивидуальными научными исследованиями в деятельности по кодификации и прогрессивному развитию международного таможенного права могут использоваться также наработки различных международных неправительственных организаций и неправительственных научно-исследовательских учреждений, среди которых Международная торговая палата, Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный союз автомобильного транспорта и многие другие.

Таким образом, участие в деятельности по кодификации и прогрессивному развитию международного таможенного права могут принимать наряду с государствами и другие его субъекты, а также отдельные ученые и научно-исследовательские учреждения.

Длительное время, до момента возникновения международных организаций и наделения их правотворческой функцией, кодификация и прогрессивное развитие международного таможенного права

осуществлялись благодаря доктринальным разработкам наиболее квалифицированных специалистов по публичному праву различных наций и проведению ad hoc международных конференций, которые созывались по инициативе одной или нескольких государств и были посвящены урегулированию определенного вида международных таможенных или связанных с ними отношений. Имеют место указанные виды деятельности по кодификации и прогрессивному развитию международного таможенного права и на современном этапе его развития. Однако наиболее типичным для современного международного таможенного права является проведение его кодификации и прогрессивного развития в рамках деятельности международных межправительственных организаций универсального характера, главной среди которых является Совет таможенного сотрудничества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Report of the International Law Commission covering the work of its fourteenth session, 24 April-29 June 1962. Yearbook of the International Law Commission. 1962.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію : Міжнародний договір від 7 груд. 1944 // Офіційний вісник України. 2004. № 40. Ст. 2667.

3. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536.

4. Cadre de Normes SAFE de l'OMD. Bruxelles, Organisation mondiale des douanes, 2007.

5. Cadre de normes SAFE 2018 edition. Bruxelles, Organisation mondiale des douanes, 2018.

6. Resolution of the Policy Commission on the Guiding Principles for Cross-Border E-Commerce (December 2017). URL: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/resolutions/policy-commission-resolution-on-cross_border-ecommerce_en.pdf?la=en (дата обращения: 14.03.2020).

ПРИМЕНЕНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ СВОБОДНОЙ ТАМОЖЕННОЙ ЗОНЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Т. А. Прокапович

Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, prokapovicht@gmail.com

Статья посвящена теоретико-практическому анализу правового регулирования таможенной процедуры свободной таможенной зоны на территории Евразийского экономического союза. Приведен ряд совершенствующих данную процедуру норм, принятых со вступлением в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза. Изложены основные упрощения и преимущества помещения товаров под таможенную процедуру свободной таможенной зоны. Объект исследования – особенности и порядок применения таможенной процедуры свободная таможенная зона. Предмет исследования – таможенная процедура свободная таможенная зона. Цель данного исследования, определяющая его теоретическую и практическую значимость, заключается в оценке эффективности нововведений в законодательстве Евразийского экономического союза, затрагивающих таможенную процедуру свободная таможенная зона, с точки зрения влияния на деятельность белорусских субъектов хозяйствования и белорусскую экономику в целом.

Ключевые слова: свободная экономическая зона; таможенная процедура свободной таможенной зоны; резидент; товар; новшества законодательства.

APPLICATION OF THE CUSTOMS PROCEDURE OF THE FREE CUSTOMS ZONE IN THE REPUBLIC OF BELARUS

T. A. Prakapovich

Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, prokapovicht@gmail.com

The article is devoted to the theoretical and practical analysis of the legal regulation of the free customs zone customs procedure on the territory of the Eurasian Economic Union. A number of standards improving this procedure are given, adopted together with the entry into force of the Euarasian Economic Union Customs Code. The main simplifications and advantages of placing the goods under the customs procedure of a free customs zone are stated in the research. Object of the study is features and application order of the customs procedure of a free customs zone. Subject of the study is the customs procedure of a free customs zone. The purpose of this study, which determines its theoretical and practical significance, is to assess the effectiveness of innovations in the Eurasian Economic Union legislation affecting the customs procedure of a free customs zone, in terms of the impact on the activities of Belarusian business entities and the Belarusian economy in general.

Key words: free economic zone; customs procedure of a free customs zone; resident; goods; legislative novels.

Во всем мире свободные экономические зоны (далее – СЭЗ) являются эффективным инструментом стимулирования экономической активности и решения ряда государственно важных задач:

– увеличение притока иностранных инвестиций;

– обеспечение дополнительных благоприятных условий для привлечения новых и высоких технологий, передового зарубежного опыта;

– стимулирование экспорта и импортозамещающих производств;

– создание новых рабочих мест, повышение загрузки имеющихся производственных мощностей;

– расширение сферы работ и услуг;

– развитие инфраструктуры территорий;

– получение практических результатов функционирования СЭЗ в целях дальнейшего их использования в проведении реформ в стране [1].

Беларусь не стала исключением и успешно использует этот инструмент в течение достаточно длительного времени. На территории Республики Беларусь зарегистрированы 6 СЭЗ, а в 2014 году началось строительство Белорусско-Китайского Индустриального парка «Великий камень». Количество резидентов и численность занятых на предприятиях СЭЗ Республики Беларусь в 2002 и 2019 гг. приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Количество резидентов и численность занятых на предприятиях СЭЗ Республики Беларусь в 2002 и 2019 гг.

СЭЗ	Количество резидентов				Среднесписочная численность работников, человек	
	зарегистрированных		действующих			
	2002	2019	2002	2019	2002	2019
Брест	94	75	88	73	4`583	21`450
Гомель-Ратон	36	68	36	67	5`162	29`705
Минск	69	113	69	113	2`627	24`585
Витебск	15	45	15	43	983	16`671
Могилев	1	43	-	40	2	24`917
Гродно-инвест	-	74	-	67	-	19`587
Итого:	215	418	208	403	13`357	136`915

Примечание – Источник: составлено автором по данным [3].

Для более глубокого понимания популярности и важности СЭЗ и применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны (далее – ТП СТЗ) в Республике Беларусь целесообразно обратить внимание

на показатели внешнеэкономической деятельности СЭЗ Республики Беларусь (приведены в таблице 2).

Таблица 2 – Показатели внешнеэкономической деятельности СЭЗ Республики Беларусь за 2002 и 2019 гг., млн долл. США (с учетом деноминации)

СЭЗ	Экспорт товаров		Импорт товаров		Сальдо внешней торговли товарами		Экспорт услуг	Импорт услуг	Сальдо внешней торговли услугами
	2002	2019	2002	2019	2002	2019	2019	2019	2019
Брест	95,1	729,3	98,5	519	-3,4	210,3	3,5	18,7	-15,2
Гомель-Ратон	41,4	1070,5	37,0	526,6	4,4	543,9	7,4	6,6	0,8
Минск	37,4	1315,0	47,2	1123,1	-9,8	191,9	20,1	23,8	-3,7
Витебск	11,8	575,7	10,3	401,9	1,5	173,8	55,4	18,0	37,4
Могилев	-	1081,7	-	639,1	-	442,6	6,6	27,2	-20,6
Гродно-инвест	-	944,4	-	556,8	-	387,6	3,0	38,4	-35,4
Итого:	185,7	5716,6	192,9	3766,5	-7,2	1950,1	96,0	132,7	-36,7

Примечание – Источник: составлено автором по данным [3].

Основой осуществления деятельности в СЭЗ является таможенное регулирование, а в частности таможенная процедура свободной таможенной зоны. ТП СТЗ – таможенная процедура, применяемая в отношении иностранных товаров и товаров Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз), в соответствии с которой такие товары размещаются и используются в пределах территории СЭЗ или ее части без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру и их использования в соответствии с такой таможенной процедурой [10].

Для помещения товаров под ТП СТЗ должны быть соблюдены следующие условия:

– товары предназначены для размещения и (или) использования резидентами СЭЗ на территории СЭЗ в целях осуществления резидентами СЭЗ предпринимательской и иной деятельности в соответствии с соглашением (договором) об осуществлении (ведении) деятельности на территории СЭЗ;

– товары предназначены для размещения на территории портовой СЭЗ или логистической СЭЗ лицами, не являющимися резидентами портовой СЭЗ или логистической СЭЗ и заключившими с

резидентами портовой СЭЗ или логистической СЭЗ договор об оказании услуг, при условии, что операции, совершаемые с товарами при оказании таких услуг, не изменяют характеристики товаров, связанные с изменением кода в соответствии с ТН ВЭД;

– соблюдение в отношении иностранных товаров запретов и ограничений в соответствии со статьей 7 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) [10].

Проводя анализ имеющихся данных таможенной статистики декларирования товаров в СЭЗ Республике Беларусь за 2016 год и I квартал 2017 года, можно отметить следующее.

В I квартале 2017 года в Минской региональной таможне с целью помещения под таможенную процедуру СТЗ было оформлено порядка 35% деклараций на товары (далее – ДТ) от общего количества ДТ, оформленных в данной процедуре по Республике Беларусь. Лидер по количеству оформленных ДТ с целью помещения продукции, изготовленной в СЭЗ, под таможенную процедуру экспорта – Могилевская таможня (40% ДТ от общего числа ДТ в экспорте после СТЗ). Наибольшее число оформлений в процедуре выпуска для внутреннего потребления после СТЗ было осуществлено в Брестской и Могилевской таможнях – 31 % и 29 % соответственно. В разрезе оформленных таможенных процедур, которыми завершалась таможенная процедура СТЗ, стоит отметить следующие тенденции [7].

Реэкспорт после СТЗ в I квартале 2017 года снизился в 2,7 раза по сравнению со средним показателем за квартал 2016 года. Закономерна обратная тенденция: в I квартале 2017 года число ДТ, оформленных в экспорте после СТЗ, увеличилось в 2,3 раза по сравнению со средним показателем за квартал 2016 года. Это обусловлено возможностью экспорта товаров без предоставления соответствующего заключения БелТПП, что значительно упростило оформление товаров, в том числе исключило необходимость помещать товары под таможенную процедуру таможенного транзита.

В силу указанных выше причин произошли кардинальные изменения статистики завершения ТП СТЗ выпуском для внутреннего потребления и реимпортом. Так, количество ДТ для помещения товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления после ТП СТЗ, поданных за I квартал 2017 года, увеличилось более чем в 4 раза по сравнению со средним показателем за квартал 2016 года (с 1680 до 7178 ДТ). Показательно падение по реимпорту – более чем в 40 раз (с 8975 до 209) [7].

Вместе с тем, следует обратить внимание, что доля прямого выпуска для внутреннего потребления после СТЗ продолжает

сохраняться на достаточно высоком уровне (около 1,5 тысяч ДТ ежеквартально). Такой выпуск легален и во многом оправдан, но в то же время кроет в себе риски недобросовестного использования преимуществ резидентства в СЭЗ, в том числе по направлениям соблюдения тарифных, нетарифных и технических мер [7].

До вступления в силу ТК ЕАЭС декларантом ТП СТЗ на территории ЕАЭС могли выступать только резиденты СЭЗ, за исключением отдельных категорий лиц в портовой и логистической СЭЗ, а также Калининградской ОЭЗ. В рамках ТК ЕАЭС предусмотрена возможность помещения под ТП СТЗ, помимо указанных выше случаев, также лицами, не являющимися резидентами СЭЗ [2].

Ранее вывоз товаров, помещенных под ТП СТЗ, и (или) товаров, изготовленных (полученных) из товаров, помещенных под ТП СТЗ (далее – товары) за пределы СЭЗ был возможен лишь при условии завершения действия ТП СТЗ. В настоящее время ТК ЕАЭС при соблюдении необходимых условий в отдельных случаях допускает вывоз товаров без завершения ТП СТЗ как на остальную часть территории государства-члена, так и на территорию ЕАЭС.

На остальную часть таможенной территории Союза разрешено вывозить без завершения действия таможенной процедуры товары, являющиеся оборудованием, или иными основными производственными средствами (и их частями), введенными в эксплуатацию и используемыми резидентом СЭЗ, с целью их ремонта (за исключением капитального ремонта, модернизации), технического обслуживания или совершения других операций, необходимых для поддержания таких товаров в нормальном состоянии. Кроме того, допускается вывоз товаров для совершения операций по техническому испытанию, исследованию, тестированию и проверке, а также для их демонстрации в качестве образцов [10].

Также в случаях, определенных Евразийской экономической комиссией (далее – ЕЭК), допускается вывоз товаров для совершения операций по переработке (обработке) товаров, изготовлению товаров, включая сборку, монтаж, подгонку и иные операции, определяемые ЕЭК, при условии, что на территории этой СЭЗ в отношении таких товаров отсутствуют условия и возможность совершения таких операций [10].

Еще одним актуальным вопросом при осуществлении деятельности на территории СЭЗ является передача товаров во владение и пользование другим лицам. Ранее разрешалось совершение сделок по передаче прав владения, пользования и (или) распоряжения товарами, но такая передача была возможна только при условии завершения

таможенной процедуры СТЗ. Это означало, что даже для совершения операций по ремонту оборудования, таможенная процедура должна была быть завершена [2].

Со вступлением в силу ТК ЕАЭС передача стала возможной без требования завершения таможенной процедуры в следующих случаях:

– при проведении строительных и монтажных подрядных работ на территории СЭЗ подрядчику или иному лицу, в том числе не являющемуся резидентом СЭЗ;

– перевозчику для их перевозки;

– лицам, для осуществления ремонта, технического обслуживания или других операций, необходимых для поддержания товаров в нормальном состоянии;

– при совершении операций по техническому испытанию, исследованию, тестированию, проверке товаров, предусмотренных производственным процессом, а также их демонстрации в качестве образцов;

– лицам, осуществляющим погрузку (разгрузку) товаров и иные грузовые операции, связанные с хранением на территории портовых и логистических СЭЗ, а при условии урегулирования законодательством государства-члена – на территориях СЭЗ, не являющимися портовыми СЭЗ или логистическими СЭЗ.

– для вывоза товаров за пределы территории СЭЗ, когда это возможно без завершения действия ТП СТЗ [10].

В ТК ЕАЭС урегулирован вопрос потребления товара как действия, совершаемого с товарами, помещенными под таможенную процедуру СТЗ.

Согласно Указу Президента Республики Беларусь от 9 июня 2005 г. № 262 (в ред. от 22 августа 2018 г.), под потреблением понимается совершение с товарами, помещенными под ТП СТЗ, операций, в результате которых такие товары полностью уничтожаются в связи с обеспечением производственного процесса по переработке (обработке), изготовлению или ремонту иных товаров. Если иностранные товары потреблены, такие товары не подлежат в дальнейшем помещению под таможенные процедуры при условии их обезвреживания и захоронения, или передачи лицу, осуществляющему эксплуатацию объекта по использованию отходов, для их дальнейшего использования в качестве вторичного сырья [4].

Также в ТК ЕАЭС продлен срок завершения ТП СТЗ, в течение которого при утрате лицом статуса резидента или прекращения

функционирования СЭЗ ТП СТЗ должна быть завершена, – сейчас он составляет 6 месяцев (ранее – 4 месяца) [2].

Расширен список случаев, при наступлении которых действие ТП СТЗ завершается без помещения товаров под иную таможенную процедуру. В случае если товары утратили свои потребительские качества и стали непригодны для дальнейшего использования по назначению, они вывозятся за пределы СЭЗ с целью их захоронения, обезвреживания, утилизации или уничтожения, действие таможенной процедуры завершается без помещения их под иную таможенную процедуру [10].

Новшеством ТК ЕАЭС стало создание особого таможенного регулирования в отдельных СЭЗ, ограниченных количественно для каждого государства-члена ЕАЭС. Так, статьей 455 ТК ЕАЭС установлены особенности применения ТП СТЗ в отдельных СЭЗ государств-членов, т.н. «территориальных СЭЗ». Для Республики Беларусь допускается создание двух таких СЭЗ. Данный тип СЭЗ обладает рядом значительных преимуществ. В частности, в «территориальных СЭЗ» допускается неприменение обязательного предварительного информирования при пересечении границы автомобильным, воздушным и железнодорожным транспортом.

Допускается установление особенностей совершения таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию Союза при ввозе и вывозе товаров с территорий таких СЭЗ, и возможность не наступления срока уплаты таможенных платежей в случае утраты товаров на территории СЭЗ [2].

Итак, СЭЗ доказали свою эффективность в Республике Беларусь и во всем мире. Основой осуществления деятельности в СЭЗ является таможенное регулирование, в частности ТП СТЗ. ТК ЕАЭС более детально по сравнению с предыдущим законодательством регламентированы вопросы применения ТП СТЗ, а также особенности осуществления деятельности на территории СЭЗ, на которой применяется ТП СТЗ.

Для СЭЗ предусмотрены следующие упрощения:

– передача товаров между резидентами СЭЗ (без завершения процедуры СТЗ, если товары не вывозятся за пределы СЭЗ);

– вывоз товаров, помещенных под ТП СТЗ, на остальную часть территории ЕАЭС для собственных производственных технологических нужд, а также для совершения операций по переработке (изготовлению) товаров, если на территории СЭЗ отсутствуют условия и возможность совершения таких операций без завершения такой процедуры;

– завершение ТП СТЗ иным резидентом СЭЗ, чем лицо, которым товары были помещены под ТП СТЗ;

– потребление товаров (не бытовое);

– возможность декларирования товаров нерезидентами СЭЗ.

ТП СТЗ также нашла применение в Китайско-Белорусском Индустриальном парке в соответствии с отдельными нормативными правовыми актами.

Таким образом, можно сделать вывод, что таможенное регулирование ТП СТЗ с принятием ТК ЕАЭС было усовершенствовано. Однако ввиду большого количества отсылочных норм, главная роль в облегчении администрирования предоставлена национальному законодательству, что, несомненно, создает дополнительные возможности для улучшения института СЭЗ и применения ТП СТЗ в Республике Беларусь. Однако проблема соотношения законодательства с практическим применением его норм остается по-прежнему актуальной, так как ТП СТЗ достаточно объемная и требует глубокого понимания и детального изучения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Бык В. Ф. Свободные экономические зоны Республики Беларусь: 20 лет: условия, тенденции, эффективность функционирования // Потребительская кооперация. 2018. № 2 (61).

2. Микуть, Е.И. Совершенствование правового регулирования таможенной процедуры свободной таможенной зоны // Таможенное дело и ВЭД: сборник докладов участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». – Вып. 4. – Минск: БГУ, 2017.

3. Национальный статистический комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: https://www.belstat.gov.by (дата обращения: 28.03.2020).

4. О некоторых вопросах деятельности свободных экономических зон на территории Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Указ Президента Республики Беларусь, 9 июня 2005 г., № 262 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. 2017. №508. 1/16833.

5. О некоторых вопросах, связанных с завершением таможенной процедуры свободной таможенной зоны [Электронный ресурс]: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 21 марта 2014 г., № 241 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. URL: http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C21400241 (дата обращения: 20.03.2020).

6. О совершенствовании специального правового режима Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень» [Электронный ресурс] : Указ Президента Республики Беларусь, 12 мая 2017 г., №166 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. 2017. №166. 1/17065.

7. Государственный таможенный комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://www.customs.gov.by/ (дата обращения: 01.03.2020).

8. Соглашение по вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории таможенного союза и таможенной процедуры

свободной таможенной зоны [Электронный ресурс]: [Заключено в г. Санкт-Петербурге, 18 июля 2010 г.]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

9. Свободные экономические зоны [Электронный ресурс] // Белорусско-Китайский межправительственный комитет по сотрудничеству: [site]. [2020]. URL:http://www.belaruschina.by/ru/business/belarus/investment/free_economic_zones.html (дата обращения: 30.03.2020)

10. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Москва: Проспект, 2017. 512 с.

ПРИМЕНЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ И ПРАКТИКА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

М. Е. Романова[1)], М. Е. Кузнецова[2)]

[1)] Российский университет кооперации, ул. Веры Волошиной, 12/30, 141014, г. Мытищи, Московская область, Российская Федерация, marina_romanowa@mail.ru;
[2)] Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, 119571, г. Москва, проспект Вернадского, 82, стр.1, m.e.kuznetsova.11@gmail.com.

Исследованы доктринальные подходы к проведению таможенного контроля с использованием технических средств таможенного контроля, рассмотрено применение инспекционно-досмотровых комплексов, определены преимущества их использования в рамках таможенного контроля и проблемы при применении в Российской Федерации.

Ключевые слова: таможенный контроль; таможенный досмотр; технические средства; инспекционно-досмотровые комплексы.

APPLICATION OF TECHNICAL MEANS DURING CARRYING OUT CUSTOMS CONTROL: THEORETICAL APPROACHES AND PRACTICE IN THE RUSSIAN FEDERATION

M. E. Romanova[a], M. E. Kuznetsova[b]

[a] Russian University of Cooperation, Vera Voloshina Str., 12/30, 141014, Mytishchi, Moscow region, E-mail: marina_romanowa@mail.ru
[b] Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, 119571, Moscow, ul. Vernadsky Avenue, 82, building 1, m.e.kuznetsova.11@gmail.com (corresponding author).

The article examines the doctrinal approaches to conduction of customs control using technical means of customs control and the use of inspection systems as well as determines the advantages of their use within the framework of customs control and studies the problems within application in the Russian Federation.

Key words: *customs clearance; customs inspection; technical means; inspection systems.*

Увеличение количества участников внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), экспортно-импортных потоков, расширение товарной номенклатуры требуют от таможенных служб обеспечения эффективного таможенного контроля как грузов, так и транспортных средств. Повышению качества и сокращению времени проведения

осмотра и досмотра, безусловно, способствует применение технических средств таможенного контроля (далее – ТСТК). Проверка содержимого крупногабаритных грузов и транспортных средств является одной из самых трудоемких в рамках таможенного контроля. Наиболее действенным способом сокращения и упрощения процедуры таможенного осмотра является применение инспекционно-досмотровых комплексов (далее – ИДК).

Применение ТСТК в рамках таможенного контроля требует не только развития практических навыков, но и разработки теоретической базы, и в настоящее время привлекает достаточно пристальное внимание исследователей.

В частности, М. Е. Тихомировым, К. В. Басаревой, В. В. Коврадой и Н. Е. Цукановой исследовались назначение таможенного контроля, его формы и порядок осуществления, основы системы управления рисками, технология таможенного контроля при пересечении таможенной границы автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и речным видами транспорта, в том числе с использованием ТСТК [11, с. 9-83].

Как отмечает П.Н. Афонин, при осуществлении таможенного контроля таможенный орган руководствуется принципом выборочности, ограничиваясь только совершением тех форм контроля, которые необходимы для соблюдения таможенного законодательства. При этом широко используется система управления рисками, целью которой является минимизация совершения неправомерных действий участниками ВЭД, которые могут нанести существенный ущерб торговым интересам государства. [2, с. 11-27]

Таможенные органы применяют систему управления рисками для определения товаров, транспортных средств международной перевозки, документов и лиц, подлежащих таможенному контролю, форм таможенного контроля, в том числе с использованием ИДК, применяемых к таким товарам, транспортным средствам международной перевозки, документам и лицам [2, с. 44-60].

Анализом вопроса применения технических средств таможенного контроля занимались отечественные исследователи, среди которых можно выделить труды С. В. Кныш и Р. В. Мамаевского [5, с. 198-199], где были рассмотрены проблемы, возникающие при повышении эффективности применения ИДК, определены направления совершенствования таможенного контроля с их использованием.

Вопросы использования ИДК в Российской Федерации рассматривались И. Н. Бутенко, А. Э. Боярчуком и П. С. Шевчуком [4, с.115-116], при этом отмечается, что в настоящее время большинство

используемых ИДК зарубежного производства, а первый российский железнодорожный ИДК был разработан компанией АО «Росэлектроника» и начал применяться в пункте пропуска «Забайкальск». Комплекс предназначен для обнаружения незадекларированных товаров, классификации перевозимых товаров и оценки их массы.

Принятие решения и процедура осмотра на ИДК происходит следующим образом: принятие решения о необходимости осмотра груза на ИДК таможенным постом, который передает необходимую документацию рабочей группе ИДК; сканирование рентгеновских изображений; работа с документами. Требования к таким действиям содержатся в ЕАИС. В связи с этим О. В. Рыбаковым, М. М. Страховым, Е. Н. Страховой [9, с. 81-83] было проведено исследование по внедрению точек доступа к Единой автоматизированной информационной системе таможенных органов на ИДК, которое привело к значительному снижению времени осмотра.

Внедрение ИДК, несомненно, снижает уровень незаконного ввоза (вывоза) товаров. Однако проблемы применения и использования ИДК тоже существуют. Так, Е. С. Лебедева. В. Пантелеева [6, с. 55-56] выделяют техническую сложность и высокую стоимость как самого ИДК, так и их технического обслуживания, ремонта. Также существует потенциальная опасность для жизни и здоровья человека, осуществляющего осмотр с помощью ИДК. Анализ рентгеновского изображения требует от оператора нервно-психологической и физической нагрузки, в связи с чем важен не только опыт работы на ИДК, но и психофизиологические характеристики конкретного сотрудника.

Основным недостатком всех существующих ИДК является одномерность рентгеновского изображения объекта контроля. В связи с этим П. Н. Башлы, Д. А. Безугловым, В. Ф. Вербовым и С.Н. Гамидуллаевым [3, с. 16-17] предложена конструкция и метод перемещения источника рентгеновского излучения, благодаря которому можно получить многомерное изображение. Данная разработка может быть использована при осмотре объектов, отнесенных к группе риска и при нехватке одномерного изображения для однозначного решения о выпуске.

В целях устранения существующих недостатков, импортозамещения и обеспечения технологической независимости, АО «Росэлектроника» ведутся работы по разработке ИДК на отечественной производственной базе. При создании ИДК российского производства специалистами не копируются узлы и

элементы существующих зарубежных комплексов, а используются собственные инновационные технологии с учетом опыта эксплуатации техники ведущих производителей. [10, с. 167]

Практическими результатами реализации данной стратегии являются ИДК СТ-6035, СТ-2630Т, СТ-2630М. Отличительными особенностями стационарного комплекса СТ-6035, впервые внедренного в международном автомобильном пункте пропуска «Пограничный», являются высокое качество рентгеновского изображения, определение по нему четырех групп материалов и оценка веса груза. СТ-2630Т, являющийся модификацией СТ-6035, позволяет выполнять функции, описанные выше, при контроле железнодорожного состава, движущегося со скоростью до 70 км/ч. СТ-2630М – мобильный ИДК, предназначенный для контроля контейнеров и автотранспортных средств [10, с. 168-169].

Представляет интерес и исследование вопросов применения технических средств таможенного контроля при проведении таможенного контроля, проведенное М. Ю. Щербой, Д. А. Безугловым, П. С. Шевчуком, где изучены формы и принципы проведения таможенного контроля с применением технических средств, оперативные задачи таможенного контроля, классификация технических средств таможенного контроля, методики проверки документов и сведений, особенности проведения досмотра (осмотра) транспортных средств международной перевозки, воздушных судов, железнодорожного подвижного состава морских (речных) судов [12, с. 8-59, 76-140].

При этом, как отмечает П. Н. Афонин, применение ТСТК ориентировано на решение важной государственной проблемы обеспечения экономической безопасности страны при обеспечении требований соблюдения законодательства в сфере таможенного дела, действующих запретов и ограничений [1, с. 9-10].

Система ТСТК таможенных органов России, по мнению В.В. Пантелеевой [7, с. 29-30], находится на стадии совершенствования, соответствует требованиям рамочных стандартов безопасности и облегчения торговли, но требует доработки. На сегодняшний день не все пункты пропусков оснащены необходимым и достаточным количеством ТСТК. Одним из основных элементов, необходимым для реализации целей и положений Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли [8], является модернизация таможенных органов, где особое внимание необходимо уделить обустройству пунктов пропуска на границе, которое предусматривает развертывание сети стационарных и мобильных ИДК, оснащение и дооснащение таможенных органов

устройствами сканирующего типа, техническими средствами таможенного контроля делящихся и радиоактивных материалов и т.д.

Технические средства таможенного контроля сегодня выполняют ряд важнейших функций в системе государственной безопасности современной России: от предупреждения преступлений и террористических угроз до предотвращения катастроф техногенного, биологического и экологического направления, что и обуславливает не только их практическое применение, но и значительный интерес со стороны научного сообщества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Афонин, П.Н. Основы применения технических средств таможенного контроля: учебник / П.Н. Афонин, Д.Н. Афонин, С.Н. Гамидуллаев; под редакцией С.Н. Гамидуллаева. — Санкт-Петербург: Интермедия, 2018. 288 с.

2. Афонин П.Н. Система управления рисками: Учебное пособие. СПб: Троицкий мост, 2016. 125с.

3. Башлы П.Н., Безуглов Д.А., Вербов В.Ф., Гамидуллаев С.Н. Об импортозамещении Инспекционно-досмотровых комплексов таможенных органов // Фундаментальные исследования. №3. Ростов-на-Дону, 2017. С. 15-19

4. Бутенко И.Н, Боярчук А.Э., Шевчук П.С. Перспективы развития инспекционно-досмотровых комплексов российского производства // Наука и просвещение. 2018. С. 114-116.

5. Кныш С.В., Мамаевский Р.В. Проблемы и пути их решения на основе применения Инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК) в таможенных органах РФ // Научный альманах. 2015. № 12-1(14). С. 197-200.

6. Лебедева Е.С., Пантелеева В.В. Основные проблемы, связанные с использованием инспекционно-досмотровых комплексов при проведении таможенного контроля // Экономические науки. Т.1. №3, 2017. С. 54-56.

7. Пантелеева В.В. Анализ современного состояния технических средств таможенного контроля на соответствие положениям рамочных стандартов безопасности и облегчения торговли // Экономические науки. Т.2 №4(8). 2018. С. 29-32

8. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли [Электронный ресурс] // Всемирная таможенная организация : [site]. [2020]. URL: www.wcoomd.org/~/media/50518838DCAD4D4B9600B3E94F37C663.ash (дата обращения: 13.03.2020).

9. Рыбаков О.В., Страхов М.М., Страхова Е.Н. Перспективные направления повышения эффективности использования инспекционно-досмотровых комплексов // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2017. №1(26). С. 80-84

10. Симочко С.В. Инспекционно-досмотровые комплексы в пунктах пропуска через государственную границу: настоящее и будущее // Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Институт географии РАН. Издательство: ИП Матушкина И.И., 2016. С. 166-169.

11. Тихомиров М.Е., Басарева К.В., Коврада В.В., Цуканова Н.Е. Технологии таможенного контроля : учебное пособие. СПб.: Интермедия, 2014. 176 с.

12. Щерба М.Ю., Безуглов Д.А., Шевчук П.С. Особенности применения ТСТК при применении отдельных форм таможенного контроля. Ростов-на-Дону, 2016. 54 с.

ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО ОПЫТА В ТАМОЖЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

М. Е. Романова

Российский университет кооперации, ул. Веры Волошиной, 12/30, 141014, г. Мытищи, Московская область, Российская Федерация, marina_romanowa@mail.ru

Рассмотрена возможность использования опыта таможенного регулирования Европейского союза в рамках права Евразийского экономического союза. Высказываются предложения о направлениях использования европейского опыта таможенного регулирования в Евразийском экономическом союзе на основе имеющихся доктринальных подходов к данному вопросу. Рассматриваются возможные пути реализации данных предложений, в частности в отношении обеспечения совместимости транзитных таможенных систем Европейского союза и Евразийского экономического союза, а также взаимного признания статусов уполномоченного экономического оператора в обоих интеграционных объединениях. Анализ проведен с использованием системного подхода и основан на формально-юридическом и сравнительно-правовом методах.

Ключевые слова: Европейский союз; таможенное право; таможенное регулирование; система источников права; правоприменительная практика; Евразийский экономический союз.

POSSIBILITIES OF USING THE EUROPEAN EXPERIENCE OF CUSTOMS REGULATION IN THE CUSTOMS REGULATION OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION

M. Romanova

Russian University of Cooperation, Vera Voloshina Str., 12/30, 141014, Mytishchi, Moscow region, marina_romanowa@mail.ru

The possibility of using the European Union experience of customs regulation within the framework of the Eurasian Economic Union law is considered in the research. Proposals on possible directions of using the European experience of customs regulation in the Eurasian Economic Union are suggested, taking into account existing doctrinal approaches on this issue. Possible ways of their implementation are determined, particularly with regard to ensuring the compatibility of the transit customs systems of the European Union and the Eurasian Economic Union, as well as mutual recognition of the authorized economic operator status in both integration associations. The analysis of the topic was carried out using a systematic approach and is based on formal and comparative legal methods.

Key words: European Union; customs law; customs regulation; system of law sources; law enforcement practice; Eurasian Economic Union.

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, вступивший в силу 1 января 2018 года, в определенной степени вобрал в себя наработанный опыт таможенного регулирования как на международном уровне, так и из интеграционных объединений, в первую очередь Европейского союза (далее – ЕС) как наиболее продвинутого среди них. Это касается и внедрения предварительного информирования о ввозе товаров на таможенную территорию, и развития системы управления рисками, и некоторых других аспектов. В то же время остается целый ряд направлений, в рамках которых возможно использовать опыт ЕС для совершенствования таможенного регулирования в Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС), а также облегчения торговли с европейскими государствами.

1. Обеспечение совместимости транзитных систем ЕС и ЕАЭС.

Идея упрощения перевозки товаров на территории всего евразийского континента высказывалась неоднократно, как в рамках идеи «Большой Европы» [1, с. 86], так и самостоятельно [2, с. 181]. В последнее время подобная дискуссия особо актуальна, поскольку после создания ЕАЭС стало возможным консолидировать усилия пяти стран для упрощения перемещения товаров между ЕАЭС и ЕС с учетом протяженной границы между двумя интеграционными объединениями и активными внешнеторговыми связями. Представителями Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК) неоднократно отмечалось, что такая идея обсуждается в рамках ЕАЭС [3].

В настоящее время в ЕС применяется процедура транзита в соответствии с Таможенным кодексом Союза (далее – ТКС) [4], а также процедура Общего транзита в соответствии с подписанными в 1987 году Конвенцией об общем транзите [5] и Конвенцией об упрощении формальностей в торговле [6]. Процедура «CT» (common transit – общий транзит), установленная этими конвенциями, применяется в настоящее время при перевозках товаров между ЕС, Швейцарией, Исландией, Норвегией, Андоррой, Турцией и Македонией.

Как до создания ЕАЭС, так и после обсуждалось несколько вариантов использования системы общего транзита ЕС на нашей территории:

1) Присоединение к Конвенции об общем транзите и Конвенции об упрощении формальностей в торговле. Реализация такой возможности позволила бы государствам-членам ЕАЭС стать полноправными участниками указанных конвенций и пользоваться всеми преимуществами такого статуса. Однако, в отношении данной Конвенции необходимо учитывать, как отмечают М.М. Дударев [7, с. 176], Д.В. Галушко [8, с. 534], что сторона, желающая присоединиться

к Конвенции об общем транзите, должна получить соответствующее приглашение от всех ее участников, что является достаточно сложной задачей. Хотя, по мнению М.В. Воробьева, именно данный способ распространения правил транзита ЕС у нас является предпочтительным [9, с. 13], с чем не представляется возможным согласиться.

2) Формирование двусторонней базы отношений между ЕС и ЕАЭС в сфере транзита товаров на основе принципов совместимости транзитных систем. Такая возможность обсуждалась еще до создания Таможенного союза и ЕАЭС в отношении Российской Федерации. По мнению А.А. Наку, такая правовая база может представлять собой отдельный договор (конвенцию), устанавливающий правила осуществления транзитных операций, которые были бы аналогичны правилам Конвенции об общем транзите [10, с. 8]. При этом такой договор мог бы быть открыт для присоединения третьих стран. Данный вариант более реалистичен по сравнению с первым, однако с учетом определенных политических и экономических сложностей в настоящее время также труднореализуем.

3) Создание транзитной системы ЕАЭС, совместимой с системой транзита в ЕС и процедурой общего транзита.

Представляется, что данная опция в настоящее время является наиболее предпочтительной, поскольку не требует получения приглашения на подписание Конвенции об общем транзите и Конвенции об упрощении формальностей в торговле, а также заключения двустороннего соглашения о транзите между ЕС и ЕАЭС. Однако создание правовых основ и информационных систем, совместимых с аналогичными европейскими, упростит ведение внешнеэкономической деятельности и осуществление международных перевозок для бизнес-сообщества государств-членов ЕАЭС, а также позволит эффективнее взаимодействовать с европейскими компетентными органами (в первую очередь, таможенными) на оперативном уровне. Необходимо отметить, что подобное рабочее взаимодействие и частичное подключение к NCTS осуществлялось в Российской Федерации в рамках пилотного проекта, связанного с перемещением товаров с основной территории Российской Федерации в Калининградскую область (так называемый «Калининградский транзит») [11, с. 17].

Подобное взаимодействие может выработать де-факто необходимые механизмы сопряжения транзитных систем, и при наличии соответствующих политических и экономических условий в перспективе достаточно быстро закрепить их де-юре.

2. Взаимное признание статуса УЭО в ЕС и ЕАЭС.

Статус УЭО и в ЕС, и в ЕАЭС является для бизнес-сообщества удобной возможностью упростить взаимоотношения с таможенными органами, сократить свои финансовые и временные издержки. Но еще более эффективным данный инструмент становится в случае взаимного признания данного института между несколькими странами. Как отмечает Д.А. Турланов, взаимное признание УЭО друг друга позволяет решить одновременно две, как может показаться на первый взгляд, противоречащие друг другу задачи: создать условия для упрощения торговли и повышения эффективности таможенного контроля [12, с. 1].

В ЕС достаточно развита практика подписания соглашений о взаимном признании статуса УЭО, в настоящее время они действуют с Соединенными Штатами Америки, Китаем, Японией, Норвегией и Швейцарией [13]. В соответствии со статьей 430 ТК ЕАЭС присутствует возможность предоставлять на взаимной основе специальные упрощения, предусмотренные для УЭО, уполномоченным экономическим операторам государств, не являющихся членами Союза, на основании международных договоров ЕАЭС с третьими сторонами. При этом важно отметить, что подобные международные договоры могут подписываться и отдельными государствами-членами ЕАЭС с третьими сторонами. В этом случае специальные упрощения, предусмотренные для УЭО, будут предоставляться только на территории государства-члена, являющегося стороной таких международных договоров.

Представляется предпочтительными заключение международных договоров о взаимном признании УЭО с третьими сторонами на уровне ЕАЭС, а не отдельными государствами-членами, поскольку это создаст большие возможности для упрощения торговли и деятельности бизнес-сообщества и не вызовет сложности, связанные с ограничением предоставления таких упрощений территорией одного государства-члена ЕАЭС. Необходимо отметить, что в ЕС подписание подобных соглашений возможно только на уровне Союза в целом. И необходимо согласиться с Д.В. Некрасовым и М.А. Рыльской, которые отмечают, что взаимное признание должно осуществляться только при соответствии требований и упрощений, предоставляемых УЭО Рамочным стандартам безопасности и упрощения международной торговли [14, с. 133].

3. Сокращение количества таможенных процедур в ЕАЭС.

В ЕС реимпорт, уничтожение товаров, отказ в пользу государства, временный вывоз являются не таможенными процедурами согласно ТКС, а представляют собой отдельные таможенные формальности, не требующие таможенного декларирования товаров. Подобный подход

существенно упрощает осуществление внешнеторговых операций для представителей бизнес-сообщества.

Представляется возможным в перспективе рассмотреть сокращение перечня таможенных процедур и в ТК ЕАЭС. При этом, безусловно, необходимо учитывать сложившуюся практику таможенных правоотношений в ЕАЭС, однако, как справедливо отмечал А.А. Наку [10, с. 11], еще в отношении взаимоотношений Российской Федерации и ЕС до создания Таможенного союза, ЕЭП и ЕАЭС, дальнейшая гармонизация таможенного права вряд ли возможна без гармонизации таможенных режимов (в настоящее время они называются таможенными процедурами.).

4. Упрощение структуры ТК ЕАЭС и актов, принятых в его развитие.

Еще одним направлением использования опыта ЕС в области таможенного регулирования в среднесрочной перспективе мог бы стать пересмотр и упрощение структуры ТК ЕАЭС. При сравнении ТКС и ТК ЕАЭС обращает на себя внимание существенно большая емкость и краткость ТКС, который представляет собой достаточно небольшой по объему правовой акт. При его разработке в качестве краеугольного рассматривалось положение о том, что в тексте Кодекса должны содержаться только основополагающие для таможенного регулирования нормы, являющиеся таковыми исходя из международных обязательств ЕС, а также из сути таможенных правоотношений. Кроме того, учитывая динамичность развития международной торговли, при излишней детализации правовых норм на уровне Кодекса, достаточно часто могут возникать ситуации, требующие внесения в него изменений. Однако подобное является нежелательным для стабильности таможенного законодательства. Таким образом, ТКС представляет собой правовой акт, содержащий основополагающие нормы в сфере таможенного регулирования, а все иные положения законодательства закреплены в имплементационном и делегированных регламентах, принятых Европейской комиссией.

Кроме того, еще одной важной особенностью незаконодательных актов в сфере таможенного регулирования ЕС является то, что все положения, принятые на основании ТКС сгруппированы, как уже отмечалось выше, всего в трех актах Европейской комиссии: двух делегированных регламентах [15, 16] и одном имплементационном [17].

При этом в ЕАЭС присутствует большое количество решений Совета и Коллегии Евразийской экономической комиссии, принятых в развитие ТК ТС (и сохранивших свою актуальность после вступления в силу ТК ЕАЭС) и ТК ЕАЭС. Кроме того, в сфере таможенного

регулирования до сих пор действует целый ряд решений Комиссии Таможенного союза. Таким образом, одним из возможных направлений совершенствования таможенного законодательства ЕАЭС могло бы стать проведение работы по систематизации всех вышеуказанных решений и принятие единых актов Совета ЕЭК и Коллегии ЕЭК (в зависимости от полномочий данных органов), которые бы объединили все данные акты. Принятие подобных актов существенно упростило бы их использование как представителями бизнес-сообщества, так и государственными органами стран ЕАЭС.

Подводя итоги, можно отметить, что в настоящее время у таможенного законодательства ЕС и ЕАЭС достаточно много общих черт, как по причине наличия общей международно-правовой основы, так и в связи с использованием европейского опыта при подготовке актов таможенного законодательства ЕАЭС. В то же время существует достаточно большой потенциал для гармонизации таможенного регулирования ЕС и ЕАЭС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Ильин Е. Ю. Концепция «Большой Европы» от Лиссабона до Владивостока: проблемы и перспективы // Вестник МГИМО Университета. 2015. № 2. С. 84–92.

2. Мацкевич В.В. Европейский таможенный транзит. Минск : Белтаможсервис, 2004. 184 с.

3. Некрасов Д.В. В будущее смотрим с оптимизмом // Таможенные новости. 2014. № 12. С. 19.

4. ЕАЭС открывает новые возможности для европейского бизнеса // ТКС : [сайт]. [2017]. URL: http://www.tks.ru/news/nearby/2017/03/02/0003 (дата обращения: 05.03.2020).

5. Regulation (EU) № 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code (recast), OJ from 10.10.2013, L 269, P. 1–101.

6. Convention on a common transit procedure // Eur-Lex : [сайт]. [2020]. URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:l11025 (дата обращения: 06.03.2020).

7. Convention on the simplification of formalities in trade in goods // European Commission : [сайт]. [2020]. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/general-overview/single-administrative-document-sad_en (дата обращения: 06.03.2020);

8. Дударев М. М. Проблемы гармонизации таможенного законодательства и Российской Федерации и Европейского Союза и создание зон свободной торговли // Бизнес в законе. 2009. № 4. С. 174–177/

9. Galushko D. Some aspects of harmonization of the EU customs law and the customs law of the Customs Union of Russia, Belarus and Kazakhstan // Зборник радова Правног факултета у Новом Саду. 2013. № 1. С. 529–536;

10. Воробьев М. В. Таможенный транзит Европейского сообщества: международно-равовые и внутригосударственный аспекты: Автореф. дис. … канд. юрид. наук: 12.00.10. Казань, 2008. 25 с.;

11. Наку А.А. Гармонизация права России и Европейского союза в сфере таможенного регулирования // Российско-Европейский центр экономической политики. 2015. С. 1–15/

12. Дудкова В. Калининградский транзит? Без проблем! // Экономика и жизнь. 2005. № 04 (9062)/ С. 17;

13. Турланов Д.А. Правовые основы взаимного признания уполномоченных экономических операторов // «Вся Европа.ru» : электронный журнал. 2012. № 10 (70). С. 1–10;

14. List of mutual recognition agreements/arrangements and further information // European Commission : [сайт]. [2020]. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo_en#mutual (дата обращения: 10.03.2020);

15. Некрасов Д.В., Рыльская М.А. К вопросу о взаимном признании правового статуса УЭО в практике таможенного администрирования // Вестник экономической безопасности. 2017. № 1. С. 126–135;

16. Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 supplementing Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council as regards detailed rules concerning certain provisions of the Union Customs Code, OJ L 343, 29.12.2015, p. 1–557;

17. Commission Delegated Regulation (EU) 2016/341 of 17 December 2015 supplementing Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council as regards transitional rules for certain provisions of the Union Customs Code where the relevant electronic systems are not yet operational and amending Delegated Regulation (EU) 2015/2446**,** OJ L 69, 15.3.2016, p. 1–313;

18. Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015 laying down detailed rules for implementing certain provisions of Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council laying down the Union Customs Code, OJ L 343, 29.12.2015, p. 558–893.

ФИСКАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОВРЕМЕННОЙ БЕЛОРУССКОЙ ТАМОЖНИ

И. В. Цыкунов

Белорусский государственный экономический университет, пр. Партизанский 43, 220107, г.Минск, Беларусь, diplom87@yandex.ru

Взимание таможенных платежей и формирование доходной части бюджета традиционно считается важней задачей деятельности таможенных органов Республики Беларусь. Вместе с тем, в современных условиях регулирования внешнеэкономической деятельности сложились объективные условия, когда таможенные органы практически лишены какого-либо влияния на результаты своей фискальной деятельности. В статье подробно рассмотрены причины этого негативного явления и намечены пути преобразований, направленных на его преодоление.

Ключевые слова: таможенные платежи; фискальная деятельность; таможенное регулирование; доходы бюджета.

FISCAL ACTIVITY OF MODERN BELARUSIAN CUSTOMS

I. V. Tsykunov

Belarusian State Economic University, Partizansky Ave, 43, 220107, Minsk, Belarus, diplom87@yandex.ru

The charging of customs payments and the formation of the budget revenue part is traditionally considered the most important task of the customs authorities of the Republic of Belarus. At the same time, in the current conditions of foreign economic activities regulation, there were developed objective conditions when the customs authorities are practically do not have any influence on the results of their fiscal activities. The article discusses in details the causes of this negative phenomenon and outlines the ways of transformations aimed at overcoming this issue.

***Key words*:** customs payments; fiscal activity; customs regulation; budget revenues.

Введение. Таможенные платежи в Республике Беларусь традиционно рассматриваются как важнейший источник доходов республиканского бюджета. Соответственно фискальная деятельность таможенных органов является одной из важнейших ее задач. И это устоявшийся взгляд на приоритеты таможенного регулирования, в полной мере справедливый для всех стран Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз).

Между тем, в современных условиях сложились объективные условия, когда таможенные органы практически лишены какого-либо

влияния на результаты своей фискальной деятельности. Под влиянием (или фискальными возможностями) здесь следует понимать способность увеличивать доходы бюджета, совершенствуя администрирование таможенных платежей. Каковы причины этого негативного явления и каким образом его можно преодолеть?

Основная часть. Объектом исследования в данной статье являются не собственно доходы бюджета, формируемые таможенными платежами, а способность таможенных органов влиять на эти доходы.

Согласно ст. 46 Таможенного Кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) к таможенным платежам (далее – ТП) относятся:

1) ввозная таможенная пошлина;

2) вывозная таможенная пошлина;

3) налог на добавленную стоимость, взимаемый при ввозе товаров на таможенную территорию Союза;

4) акцизы (акцизный налог или акцизный сбор), взимаемые при ввозе товаров на таможенную территорию Союза;

5) таможенные сборы.

Рассмотрим указанные ТП подробнее в контексте возможности таможенных органов влиять на доходы бюджета через их взимание. Т.е. определим фискальные возможности современной белорусской таможни.

Существенное значение на фискальное значение ввозной таможенной пошлины в целом оказывает средневзвешенная ставка таможенной пошлины. На момент создания Таможенного союза (2010 год) она по разным источникам составляла 10 – 12 %. Впоследствии, прежде всего под влиянием вступления в 2012 г. России в ВТО, ставки таможенных пошлин последовательно снижались. В результате размер средневзвешенной ввозной таможенной пошлины в Евразийском экономическом союзе с 1 сентября 2015 г. снизился до немногим более 5% [1]. Как видно, предшествующие 5 лет (2015 – 2020 г.), этот показатель был в два раза ниже, чем было на момент создания ЕАЭС в 2010 г., что очень существенно.

Причина основной проблемы в части взимания ввозной таможенной пошлины заключается в том, что эти пошлины распределяются между странами ЕАЭС по фиксированным коэффициентам. Так, с 1 января 2020 г. установлены следующие коэффициенты распределения ввозных таможенных пошлин между странами ЕАЭС: 1,220 % – Республика Армения, 4,860 % – Республика Беларусь, 6,955 % – Республика Казахстан, 1,900 % – Кыргызская Республика, 85,065 % – Российская Федерация [2].

Особенностью ЕАЭС является то, что один из его членов, а именно Россия, в шесть раз больше всех остальных участников, вместе взятых. Доля России при распределении ввозных таможенных пошлин превышает 85%, а доли каждой из остальных стран достаточно малы. Это определяет то, что Российская Федерация получает практически весь фискальный результат от улучшения администрирования данного ТП, в то время как иные страны ЕАЭС почти полностью отдают его. Например, Армения оставляет себе чуть более 1 %. Т.е. интерес совершенствовать администрирование ввозной таможенной пошлины имеется только у России, а иные страны ЕАЭС лишены интереса каким-либо образом обеспечивать полноту собираемости этого ТП. Здесь следует отметить, что это наиболее сложный ТП с точки зрения таможенного регулирования ВЭД, т.к. на него прямо влияет правильность классификации товаров по ТН ВЭД, определения страны происхождения товаров и их таможенной стоимости. И в действующих условиях все эти важнейшие механизмы таможенного регулирования теряют практический смысл для четырех стран ЕАЭС.

Вывозная таможенная пошлина применяется к ограниченному перечню товаров. Как правило, это сырье или продукты его переработки. В ЕАЭС каждая страна самостоятельно определяет перечень товаров, облагаемых данным ТП и ставки пошлины.

При этом в отношении наиболее значимых в фискальном отношении вывозимых товаров применяется широкий спектр мер регулирования – лицензирование, количественные ограничения экспорта, исключительное право на экспорт и др. Экспорт товаров, облагаемых вывозными таможенными пошлинами, осуществляется ограниченным перечнем крупных организаций, применение специфических ставок позволяет избежать влияния цен (их возможного искажения экспортером). Все это предполагает, что администрирование вывозных таможенных пошлин является относительно простой задачей для таможенных органов и собираемость вывозной таможенной пошлины высокая.

Акцизы (в т.ч. по ввозимым товарам) являются особыми таможенными платежами в части того, что ими облагаются небольшой перечень особых товаров. С точки зрения таможенных платежей, особенность администрирования акцизов заключается в том, что здесь применяется максимально широкий спектр мер государственного регулирования:

– ввоз товаров осуществляется ограниченным перечнем импортеров, имеющих соответствующие лицензии (с количественными ограничениями ввоза);

– часть подакцизных товаров (алкогольная и табачная продукция) маркируются акцизными марками;

– таможенный контроль ввозимых подакцизных товаров предусматривает применение специальных контрольных процедур.

В целом все это предполагает высокую собираемость акцизов. Соответственно, какие-либо мероприятия, ощутимо повышающие доходы бюджета от ввозимых подакцизных товаров, невозможны.

Основной фискальной проблемой во взимании ввозного НДС является то, что он в отношении ввозимых товаров взимается двумя частями: первая часть при ввозе товара таможенными органами и окончательно – налоговыми органами. Условно назовем их таможенный и налоговый НДС соответственно.

При этом таможенный НДС относится к налоговым вычетам при окончательной уплате этого налога (статья 107 Налогового Кодекса Республики Беларусь). Т.е. в результате любых действий таможни, имеющих своей целью увеличение собираемости НДС (например, корректировка таможенной стоимости), увеличится таможенный НДС, но при этом автоматически на эту же сумму уменьшается налоговый НДС. Т.е. любые действия таможни фискального характера в части взимания ввозного НДС не приводят к увеличению доходов бюджета.

Чем можно объяснить столь странное законодательство в части взимания самого значительного с фискальной точки зрения налога? Взимание ввозного НДС было введено в России и Беларуси в 1994 и 1995 годах соответственно. Это был период становления таможенных служб, и тогда это было оправдано в связи с высокой криминогенностью ВЭД, отсутствием действенных механизмов таможенного контроля в целом, а также отсутствия нормального взаимодействия таможенных и налоговых органов. Т.е. ввозной НДС взимался в условиях, когда товар находился на таможне, и когда он покидал ее, что-либо гарантировать в части обеспечения налогового и таможенного законодательства было проблематично.

Очевидно, что в настоящее время ситуация принципиально иная. Также нужно принимать во внимание сплошную информатизацию их деятельности. И, по нашему мнению, такое непоследовательное законодательство, определяющее порядок взимания НДС, не соответствует требованиям времени.

Таким образом, в части взимания НДС таможня работает не на реальный фискальный результат, а на ничего не значащий показатель. Т.е. результаты деятельности таможни в части самого основного и фискально-значимого таможенного платежа находятся не в бюджете, а остаются только на бумаге.

Уплата таможенных сборов определяется каждой страной ЕАЭС самостоятельно. При этом определяются как виды таможенных сборов, так и их ставки. Но, согласно ст. 47 ТК ЕАЭС, «размеры таможенных сборов не могут превышать примерной стоимости затрат таможенных органов на совершение действий, в связи с которыми установлены таможенные сборы». Т.е. хотя таможенные сборы поступают в доход бюджета наравне с иными ТП, таможенные сборы не могут рассматриваться как источник доходов бюджета. При этом в Республике Беларусь законодательно не определена зависимость между взимаемыми таможней сборами и финансированием деятельности таможни из бюджета. Таким образом, увеличение совершения таможенных операций, за которые установлено взимание таможенных сборов, будет приводить к росту доходов бюджета. И, что очевидно, наиболее важным здесь следует считать таможенный сбор за совершение таможенных операций. Фактором, определяющим эти доходы, является внешнеторговый товарооборот в части ввоза товаров, прямого влияния на который у таможенных органов нет.

Заключение. Какой общий вывод можно сделать по результатам рассмотрения фискальных возможностей таможенных органов? Очевидно, что в настоящее время белорусская таможня практически лишена каких-либо реальных возможностей влияния на процесс формирования доходов бюджета от таможенных платежей. Т.е. вывод весьма парадоксальный – таможня ничего не может сделать в части решения своей основной задачи. Основной фискальный результат деятельности таможни формируется сам собой. Очевидно, такое положение дел в отношении одного из важнейших источников доходов бюджета, которым являются ТП, нельзя признать нормальным. И дело именно не в недостатках организации администрирования таможенных платежей и таможенного контроля в целом. Существующее положение определяется исключительно действующим законодательством (таможенным, налоговым и иным).

Крайне важным следствием существующего положения дел является то, что любая деятельность таможни, прямым результатом которой должен быть фискальный эффект, лишена смысла. Т.е. такие направления таможенного регулирования как контроль таможенной стоимости, посттаможенный контроль и др. заведомо не приведут к увеличению доходов бюджета.

Еще одним важным итогом неверного отношения современной таможни к своим фискальным возможностям является то, что, тратя свои основные ресурсы на заведомо безрезультатную деятельность, таможня объективно не уделяет должного внимания иным направлением

таможенного регулирования. Т.е. таможенным органам прежде всего необходимо реально оценить свои фискальные возможности и с учетом современных реалий ВЭД сформулировать актуальные приоритеты таможенного регулирования в целом.

Как видно, причины невозможности влиять на результаты фискальной деятельности таможни существенно отличаются для каждого из ТП. При этом в отношении вывозных таможенных пошлин, акцизов и таможенных сборов ситуацию с полнотой их собираемости следует признать хорошей. Следовательно, улучшения администрирования этих ТП не приведет к увеличению доходов бюджета.

Проблема низкой заинтересованности таможенных органов в улучшении администрирования ввозной таможенной пошлины заключается в крайне малой ее доле для стран ЕАЭС, кроме России. И как было показано выше, следствием этой проблемы является то, что основополагающие инструменты таможенного регулирования ВЭД, такие как таможенная стоимость товаров, страна происхождения и классификация товаров по ТН ВЭД практически не работают.

Очевидно, решение описанной проблемы лежит в плоскости принципиального изменения механизма распределения ввозной таможенной пошлины. Необходимо создать у стран ЕАЭС стимулы для совершенствования администрирования ввозной таможенной пошлины. И здесь есть смысл обратиться к практике Европейского союза. Там ввозная таможенная пошлина распределяется следующим образом: 25% остается стране, взыскавшей ее, а оставшиеся 75% поступают в бюджет ЕС. С учетом того, что в ЕАЭС нет бюджета, аналогичного ЕС, можно предложить следующую модель: 25% остается стране, взыскавшей пошлину, а оставшиеся 75% распределять между странами по утвержденным коэффициентам. Естественно, пропорции распределения являются предметом дискуссии, но следует понимать, что доля стран должна быть достаточно большой, что бы преодолеть отсутствие заинтересованности в нормальном взимании ввозной таможенной пошлины.

Следует отметить, что реализация этого предложения практически задействует важнейшие механизмы таможенного регулирования, такие как таможенную стоимость товаров, страну происхождения и классификацию товаров по ТН ВЭД. Это позволит гораздо эффективнее реализовывать иные, кроме фискальной, функции ввозной таможенной пошлины: защитную и стимулирующую.

Также необходимо принять во внимание, что возможное снижение доходов бюджетов для отдельных стран ЕАЭС, в случае реализации

данного предложения не может быть неприемлемым с точки зрения этих доходов. Это определяется невысоким фискальным значением ввозной таможенной пошлины для стран ЕАЭС в целом. Так доля доходов бюджета Российской Федерации от ввозной таможенной пошлины составляет около 4 %, т.е. этот ТП не является в настоящее время принципиально значимым в фискальном отношении даже для России.

Но основная проблема фискальной деятельности современной белорусской таможни связана с ввозным НДС. Очевидно, что ее решение лежит в плоскости принципиального изменения взимания данного налога. При этом возможны следующие подходы:

– отмена взимания НДС при ввозе товаров и взимание его только налоговыми органами. При этом таможенные органы должны обеспечивать информационное обеспечение (о ввезенных товарах) администрирования НДС;

– более радикальный вариант в виде объединение налоговых и таможенных служб в единую фискальную структуру, обеспечивающую всю полноту мероприятий по формированию доходов бюджета.

Проведение подобных реформ является нормальной практикой для многих стран, которые осознали и решили принципиально устранить проблему взимания ввозного НДС. Примером может быть создание Комитета государственных доходов в Казахстане в 2015 году. В его состав входят налоговый и таможенный департаменты. В Польше таможня была объединена с налоговой службой в Национальную фискальную администрацию в 2017 году. Россия провела аналогичные реформы несколько иным образом. Так, в 2016 году Федеральная таможенная служба Российской Федерации перешла из прямого подчинения Председателя Правительства Российской Федерации в подчинение Министерства финансов Российской Федерации [3]. При этом внутри Минфина предполагается создание Единой системы администрирования налоговых и неналоговых платежей (план 2021 года), к которой будут подключены налоговая и таможенная службы и Росалкогольрегулирование. Таким образом, в ведении Минфина России будут сосредоточены основные источники доходов федерального бюджета Российской Федерации.

По нашему мнению, такого рода реформы имеют крайне позитивный характер и направлены на обеспечение возможности государства проводить цельную фискальную политику. Следует обратить внимание, что во всех случаях эти объединенные структуры подчинены министерствам финансов, что подчеркивает фискальный приоритет налогового и таможенного регулирования.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Размер средневзвешенной ввозной пошлины в ЕАЭС с 1 сентября снизится до 5-5,3% [Электронный ресурс] // БЕЛТА : [site]. [2020]. URL: https://www.belta.by/economics/view/razmer-srednevzveshennoj-vvoznoj-poshliny-v-eaes-s-1-sentjabrja-snizitsja-do-5-53-160928-2015/ (дата обращения 03.03.2020).

2. Протокол о внесении изменений в Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, а также об изменении и прекращении действия отдельных международных договоров [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и научно-техничсекой документации : [site]. [2020]. URL: http://docs.cntd.ru/document/542659423 (дата обращения 03.03.2020).

3. Вопросы Министерства финансов Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации от 15.01.2016 N 12 (ред. от 15.05.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ТАМОЖНЯ НА ПУТИ К ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

А. В. Шиманская

Минская региональная таможня, ул. Могилёвская 43, 220007, г. Минск, Республика Беларусь, a.v.shimanskaya@gmail.com

Отмечена необходимость цифровой трансформации таможенной сферы в рамках формирования Цифрового пространства Евразийского экономического союза. Определена проблема создания цифровых платформ в таможенной сфере в странах-членах ЕАЭС. Выделены некоторые проблемы, связанные с созданием цифровой таможенной (внешнеторговой) платформы. Определена необходимость перехода на полный электронный документооборот в процессе осуществления внешней торговли, а также межведомственной информационной интеграции в данном направлении, в том числе отмечена проблема, тормозящая процесс цифровой трансформации – проблема внедрения систем «Единого окна» в государствах-членах. Предложено создание единого таможенного портала, интегрирующего все электронные таможенные услуги и сервисы и объединяющего все стороны внешнеторгового процесса. Выделена необходимость формирования цифровых навыков как у сотрудников контролирующих органов, так и у населения.

Ключевые слова: цифровая экономика, цифровая платформа; цифровая трансформация; цифровая таможенная платформа; цифровая внешнеторговая платформа; электронная торговля; Евразийский экономический союз.

CUSTOMS ON THE WAY TO DIGITAL TRANSFORMATION: PROBLEMS AND PROSPECTS

A .V. Shimanskaya

Minsk regional customs; Mogilevskaya str., 43, 220007, Minsk, Belarus, e-mail:a.v.shimanskaya@ gmail.com

The article touches upon the idea of need for digital transformation of the customs sphere in the framework of the formation of the Eurasian Economic Union digital space. The problem of creating digital platforms in the customs sphere of the Eurasian Economic Union member states is defined in the analysis as well. Some problems related to the creation of a digital customs (foreign trade) platform are highlighted. The research defines the need for switching to full electronic document management in the process of foreign trade, as well as interdepartmental information integration in this direction including the problem that hinders the process of digital transformation – the problem of implementing «Single window» systems in the member states. It is proposed to create a single customs portal that integrates all electronic customs services and unites all sides of the foreign trade process. The need for digital skills development for both employees of regulatory authorities and the population is highlighted in the analysis.

Key words: digital economy; digital platform; digital transformation; digital customs platform; digital foreign trade platform; e-Commerce; Eurasian Economic Union.

В эпоху перехода к новому этапу развития экономики, связанного с ее цифровой трансформацией, наблюдаются процессы цифрового преобразования отраслей и сфер человеческой деятельности. Во внешней торговле между странами происходят значительные изменения, требующие соответствующих перемен и в работе таможенных органов.

С одной стороны, информационные технологии уже не один десяток лет были средством ускорения работы таможенных органов и были направлены на автоматизацию рутинных операций для того, чтобы инспектор таможенных органов мог сосредоточить внимание на аспектах, требующих аналитической деятельности и принятия управленческих решений. С другой стороны, можно отметить, что в настоящее время многие процессы в таможенной сфере могут быть спрогнозированы благодаря грамотно построенным алгоритмам анализа и обработки накопленных массивов данных в том или ином направлении таможенной сферы. В данной связи возникает вопрос о том, какое будущее ждет таможню и в каком направлении следует двигаться при ее трансформации.

В связи с формированием Цифрового пространства Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), а также реализацией государственной политики по построению цифровой экономики экспертами отмечается необходимость создания цифровых платформ в различных отраслях и сферах. Сегодня мы уже имеем необходимый минимум информационных технологий: электронный документооборот, система электронного декларирования, система предварительного информирования, различные базы данных, СУР и т.д. Однако этого недостаточно для того, чтобы перейти к «цифровой таможне». Анализируя международный опыт, на наш взгляд, цифровая таможня должна выглядеть следующим образом.

Представляется, что точка наивысшей «цифровизации» таможни связана с созданием торговой платформы. Это может быть национальная торговая платформа, включающая как внутреннюю, так и внешнюю торговлю либо просто внешнеторговая платформа. Такие платформы становятся реальным требованием цифровой экономики, которая из традиционной трансформируется в платформенную. В мире уже достаточно примеров реализации такой идеи. Например, ACE в США, Национальная торговая платформа в Сингапуре, торговая среда UtradeHub в Южной Корее. Однако здесь возникает множество непредвиденных сложностей.

Во-первых, вопросы перехода на полный документооборот в сфере внешней торговли. Это значит, что все формы документов, используемых во внешнеторговом процессе, должны иметь электронный образ, начиная от внешнеторгового контракта. На сегодняшний день можно говорить лишь о том, что из процесса внешней торговли результат достигнут только в части электронного декларирования. Есть некоторые продвижения в проработке вопросов заключения смарт-контрактов, электронных накладных. Здесь же возникает вопрос о правовом регулировании вопросов электронной торговли. Несмотря на то, что юридический статус электронного документа закреплен в законодательстве ЕАЭС и национальных нормативных актах стран-членов, тем не менее, вопросы организации электронной торговли с установлением необходимого перечня документов, которые должны иметь электронную форму, нормативно не закреплены [1].

Второй аспект, это вопрос организации информационного обмена в процессе внешней торговли. На наш взгляд, главное препятствие заключается именно в отсутствии электронного обмена документами, используемыми в процессе внешней торговли, между государственными ведомствами и участниками ВЭД. Речь идет о реализации концепции «Единого окна». Множество проблем существует в данном направлении: отсутствие самой системы «Единого окна», нежелание государственных органов переходить на электронный обмен разрешительными документами, отсутствие обязательности использования системы «Единого окна» участниками ВЭД и др. [2]. Несмотря на это, уже сформирована наднациональная правовая база для организации электронного обмена информацией. Запланировано построение цифровой платформы на базе Интегрированной информационной системы, созданы Портал общих информационных ресурсов и открытых данных ЕАЭС и Евразийская открытая модель информационной интеграции, а также реестр структур электронных документов и сведений [3, 4, 5]. Однако полагаем, что без должной и полноценной интеграции на национальном уровне, обмен информацией на уровне ЕАЭС будет лишь точечным, то есть фокусироваться лишь на отдельных аспектах некоторых направлений. Тем не менее, задачей является обеспечение электронного обмена данными в рамках всех общих процессов на уровне ЕАЭС. Так, например, в Республике Беларусь уже несколько лет разрабатывается проект создания общенациональной системы электронной торговли, однако до настоящего времени нет утвержденного и законодательно закрепленного плана с этапами реализации такого проекта [6]. В Республике Казахстан достаточно давно была разработана система «Единого окна», тем не менее,

полноценное и обязательное функционирование Портала «Единое окно» для участников внешнеэкономической деятельности было организовано лишь в 2019 г. [7].

Третий аспект, который представляется нам важным в условиях создания цифровой таможенной платформы, которая может впоследствии стать частью внешнеторговой платформы, это организация электронных таможенных услуг. На наш взгляд, наиболее удачный вариант организации такой платформы связан с созданием единой точки входа на электронную информационную площадку, где субъект хозяйствования мог бы выбрать необходимую услугу с представленным алгоритмом действий. Например, подача декларации на товары, при этом, если товары имеют специфику, просмотр необходимых разрешительных документов со ссылкой на запрос и возможную передачу электронных документов компетентным органам. В этом аспекте важно предоставить возможность обратиться через единый портал к таможенным агентам для составления декларации, предоставив все необходимые документы в электронном виде. Также должна быть предусмотрена возможность создания личных кабинетов участников ВЭД, где сохраняются ранее введенные данные и документы для дальнейшего их использования. Обязательным условием функционирования такой платформы должна быть разработанная платежная система, которая позволит в режиме онлайн передавать информацию об уплате таможенных платежей. Здесь же хотелось бы отметить важную роль постепенного перехода на максимальную автоматизацию таможенной очистки. Сегодня уже поставлены целевые показатели автоматического выпуска товаров в Республике Беларусь. Однако считаем, что показатели в 10-20 % автоматического выпуска от общего количества выпущенных товаров на импорт (экспорт) незначительно сократят время оформления. Для того, чтобы добиться более высоких показателей, следует тщательно пересмотреть СУР, а именно разграничить угрозы национальной безопасности, жизни и здоровью населения и экономические угрозы. В части экономических угроз в виде, например, неполной уплаты таможенных платежей можно отнести данный вопрос на этап посттаможенного контроля, не задерживая товаропоток законопослушных субъектов ВЭД.

И, наконец, четвертый аспект, это формирование необходимых цифровых навыков как у сотрудников государственных органов, так и у населения, в первую очередь, у субъектов хозяйствования. Так, на наш взгляд, сотрудник таможенных органов должен легко ориентироваться в информационных таможенных подсистемах, базах данных, понимать алгоритм действия системы и свою роль в работе автоматизированных

подсистем, быть готовым к внедрению новых электронных таможенных услуг. При этом автоматизация деятельности сотрудников таможенных органов не должна предусматривать сокращение рабочих мест, а лишь переориентацию их работы на аспекты, требующие более творческой и глубокоаналитической деятельности для создания новых алгоритмов для автоматизированных подсистем. При этом главная задача для субъектов ВЭД будет заключатся в освоении различных сервисов, предлагаемых внешнеторговым порталом, и ориентация на максимальное использование доступных услуг в электронном виде.

Таким образом, можно подвести итог о том, что формирование цифровой торговли требует значительной цифровой трансформации различных сфер, в том числе и таможенной. Использование отдельных информационных систем отходит на второй план. Сегодня актуальным вопросом на уровне ЕАЭС считается формирование цифровых платформ в различных сферах. Мы предполагаем, что интеграция существующих электронных таможенных сервисов, а также добавление услуг по оказанию сопутствующих формальностей, связанных с выполнением требований таможенных органов, могут обеспечить создание единого цифрового таможенного портала, а впоследствии и внешнеторговой платформы, объединяющей всех участников внешнеторгового процесса. Это обеспечит бесшовность внешнеторговых процессов не только для конкретной страны, но и станет залогом успешного наполнения цифровой платформы ЕАЭС по данному направлению.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Анализ уровня развития электронной коммерции в сфере внешнеэкономической деятельности в государствах-членах Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // ЕЭК : [site]. [2019]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/edinoe_okno/Documents/Брошюра%20_Анализ%20уровня%20развития%20электронной%20коммерции_.pdf. (дата обращения: 25.03.2019).

2. Состояние развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности в государствах-членах Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // ЕЭК : [site]. [2019]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/edinoe_okno/Documents/Sbor_EEK_2017.pdf – (дата обращения: 05.03.2019).

3. Портал общих информационных ресурсов и открытых данных [Электронный ресурс] // Евразийский экономический союз: [site]. [2019]. – URL: https://portal.eaeunion.org/ru-ru/public/oir-od.aspx (дата обращения: 05.03.2019).

4. Евразийская открытая модель информационной интеграции : [site]. [2019]. URL: https://eomi.eaeunion.org/ru/#/ (дата обращения: 05.03.2019).

5. Реестр структур электронных документов и сведений : [site]. [2019]. URL: https://rseds.eaeunion.org/ru/# (дата обращения: 05.03.2019).

6. Анищенко В., Модель участия организаций ИКТ-сектора в создании национальной системы безбумажной торговли Беларуси [Электронный ресурс] // ЕЭК : [site]. [2018]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/SiteAssets/SWBPAseminar/2-3-1606.pdf. (дата обращения: 15.09.2018).

7. «Единое окно» по экспортно-импортным операциям запустят в РК [Электронный ресурс] // Новостной канал агенства «Хабар» : [site]. [2020]. – URL: https://24.kz/ru/news/social/item/304687edinoe-okno-po-eksportno-importnym-operatsiyamzapustyat-v-rk. (дата обращения: 05.03.2020).

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ СВОБОДНОГО СКЛАДА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Д. А. Ширинская[1)], В. В. Ляховский [2)]

[1)] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, darya.shirinskaya@mail.ru
[2)] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, prysynak@gmail.com

Статья посвящена изучению актуальных вопросов применения таможенной процедуры свободного склада в Республике Беларусь. Предметом исследования выступают организационно-правовые аспекты применения указанной процедуры. Авторами анализируются и оцениваются изменения норм таможенного законодательства, регулирующего применение таможенной процедуры свободного склада, в условиях углубления интеграции, создания Евразийского экономического союза. В работе был изучен опыт прошлых лет, выделены ключевые причины его неудачи, сделаны выводы, касающиеся вопроса редкого использования рассматриваемой таможенной процедуры. Авторами были оценены возможности, которые предоставляются при помещении товаров под таможенную процедуру свободного склада, и перспективы применения указанной таможенной процедуры в Республике Беларусь.

Ключевые слова: таможенная процедура свободного склада; свободный склад; невостребованность таможенной процедуры свободного склада; «возрождение» таможенной процедуры свободного склада.

PROCEDURAL AND LEGAL ASPECTS OF THE APPLICATION OF THE CUSTOMS PROCEDURE OF FREE WAREHOUSE

D. A. Shirinskaya[a], V. V. Lachouski[b]

[a] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, darya.shirinskaya@mail.ru (corresponding author)
[b] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, prysynak@gmail.com

The article is devoted to the study of topical issues related to the application of customs procedure of free warehouse in the Republic of Belarus. The subject of the study is the procedural and legal aspects of the application of this procedure. The authors analyze and evaluate changes in customs legislation that regulate the application of the free warehouse customs procedure in the context of deeper integration and the creation of the Eurasian Economic Union. The research analyzes the experience of past years, highlights the key reasons for its failure and comprises conclusions sregarding the issue of the rare use of the customs procedure under consideration. The authors evaluate the opportunities

that are provided when goods are placed under the customs procedure of free warehouse, and the prospects of application of this customs procedure in the Republic of Belarus.

Key words: customs procedure of free warehouse; free warehouse; non-use of the customs procedure of free warehouse; «reappearance» of the customs procedure of free warehouse.

В соответствии с п. 1 ст. 211 Таможенного кодекса ЕАЭС (далее — ТК ЕАЭС), под таможенной процедурой свободного склада понимается таможенная процедура, применяемая в отношении иностранных товаров и товаров ЕАЭС, в соответствии с которой такие товары размещаются и используются на свободном складе (далее — СС) без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, при соблюдении условий помещения товаров под указанную таможенную процедуру и их использования в соответствии с такой таможенной процедурой [14].

К условиям помещения товаров под рассматриваемую таможенную процедуру относится лишь соблюдение запретов и ограничений, предусмотренных ст. 7 ТК ЕАЭС, в отношении иностранных товаров [14].

Однако условием «законной неуплаты» таможенных платежей является также соблюдение условий использования товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада. К таковым относятся [14]:

– размещение и нахождение товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада, на территории СС в течение срока его функционирования (за исключением случаев, когда ТК ЕАЭС или национальным законодательством государств-членов ЕАЭС допускается нахождение таких товаров за пределами СС);

– использование указанных ранее товаров декларантом, поместившим их под такую таможенную процедуру, либо иными лицами, определенными гл. 28 ТК ЕАЭС;

– совершение в отношении указанных ранее товаров действий, которые в соответствии со ст. 213 ТК ЕАЭС могут быть совершены в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада, и в отношении товаров, изготовленных из таких товаров.

Практика создания СС на территории Республики Беларусь, соответственно – практика применения таможенной процедуры свободного склада невелики. За время существования суверенной Беларуси на ее территории было создано четыре СС: два из них — до образования ЕАЭС и его предшественника — Таможенного союза, два — в 2019 г. При этом РУП «Белтаможсервис», находящееся в подчинении Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, выступало

в качестве владельца СС как до образования интеграционных объединений, так и после [8, 12].

Первые два СС (СС-0601/0000001, СС-0901/0000002) начали функционировать в Беларуси в 2006 г. (прекратили существование в 2009 г.). Их деятельность регламентировалась Указом Президента Республики Беларусь от 24.11.2005 № 545 «Об утверждении Положения о свободных складах» (далее – Указ № 545). Несмотря на то, что учредители СС были достаточно уверены в успехе такой формы автобизнеса, она оказалось несостоятельной в быстро изменяющихся экономических условиях. Представляется, что указанный ранее законодательный акт был разработан целенаправленно, для реализации конкретных проектов, предложенных субъектами хозяйствования, т.к. п. 19 Указа № 545 содержал норму, согласно которой под таможенную процедуру свободного склада могли помещаться только транспортные средства товарных позиций 8702, 8703, 8704, 8711, кузова и двигатели к ним, а также прицепы товарной позиции 8716 [10].

Таким образом, СС задумывались как альтернатива стихийному рынку автомобильных перегонщиков, главным образом, нацеленная на из России и Казахстана, которые были склонны покупать автомобили в ближайших странах ЕС [5]. Первый такой склад работал на базе Торгового дома «Ждановичи» в Минске. Клиенты имели возможность прийти в «автосалон», ознакомиться с документами на авто и с самим автомобилем, либо же заказать конкретный автомобиль из-за границы. Существенным недостатком в использовании такой формы автобизнеса являлась невозможность вывоза авто за пределы территории СС (условия использования товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада), в частности, для проведения диагностики. На территории же самого СС станции технического обслуживания автомобилей не было. Тем не менее, С. Борисюк, в момент интервью в 2005 г. начальник управления организации таможенного контроля ГТК Республики Беларусь, заверял, что СС будут пользоваться популярностью, и отсутствие в них СТО, равно как и отсутствие возможности вывезти автомобиль для диагностики за их пределы, не станут этому преградой. Такие выводы были сделаны на основании следующего порядка выстраивания отношений между поставщиком автомобилей в Европе и ТД «Ждановичи»: согласно условиям договора, поставщик предоставлял диагностическую карту на каждый автомобиль, а затем перед продажей его перепроверяли на белорусских СТО. Однако такая схема требовала дополнительных финансовых затрат, которые позже должен был оплатить сам покупатель [3, 4, 7].

Второй СС по продаже подержанных автомобилей, привезенных из Европы, был создан на территории «Брест-СЭЗ» в 2006 г. Лицензию ГТК Беларуси на данный вид деятельности получило СООО «Белавтотранзит», учредителями которого выступили швейцарская компания Mello Trading AG, белорусская компания Bela Trading Duty Free и РУП «Белтаможсервис». При создании второго СС были устранены прошлые недочеты: на территории склада функционировал диагностический центр, где покупатель мог получить полную информацию о техническом состоянии выбранного автомобиля. Руководство брестского предприятия также считало подобную форму торговли прогрессивной и рассчитывало, что она станет популярной не только среди жителей Беларуси, но и привлечет в страну покупателей из СНГ [2].

Однако, несмотря на то, что три года СС ТД «Ждановичи» и СС на территории «Брест-СЭЗ», функционировали достаточно успешно и приносили определенную прибыль, в 2009 г. оба склада были ликвидированы. Причин этому можно назвать несколько [5]:

из-за мирового финансового кризиса, начавшегося в 2008 г., рынки продажи подержанных авто фактически замерли, программы по кредитованию были свернуты, а покупательский спрос резко упал;

– существенно изменилась конъюнктура российского авторынка, на чьих потребителей в первую очередь рассчитывали создатели и владельцы СС. Создание в России сборочных производств концернов «Toyota», «Ford», «BMW» привело к тому, что для россиян более выгодной стала покупка нового авто отечественной сборки, чем подержанного авто из Европы или Америки;

– стоимость автомобилей, размещенных на СС, была существенно выше, чем стоимость у частных перегонщиков;

– проигрыш в конкуренции с автодилерами;

– явные ошибки в маркетинговой стратегии: ассортимент авто эконом- и среднего класса также не был широким;

– отсутствие возможности устранения мелких технических недостатков привезенных автомобилей (разрешение на предпродажный ремонт было получено спустя два года после запуска работы СС).

После закрытия двух названных СС таможенная процедура свободного склада долгое время оставалась невостребованной, только «теоретической» возможностью для субъектов хозяйствования. И только в 2019 г. были созданы еще два СС. Возрождение таможенной процедуры свободного склада, на наш взгляд, связано в первую очередь, с тем, что Указом Президента Республики Беларусь от 21.03.2019 №106 на территории страны была создана вторая особая экономическая зона

«Бремино-Орша», создание которой (равно как и Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень») предусмотрено ст. 455 ТК ЕАЭС [11, 14]. Так, ТЛЦ «Бремино-Брузги» стал первым пунктом таможенного оформления, который в рамках эксперимента еще с 2017 г. успешно начал принимать товары, следующие по «безтранзитной» технологии из РПТО «Брузги-2» [15]. Было заявлено, что управляющая компания ОЭЗ «Бремино-Орша» – ООО «Бремино-групп» стремится к максимальному использованию инновационных подходов в сфере таможенного дела, реализует всевозможные пилотные проекты, имеющие экономический потенциал. Одним из этапов развития ОЭЗ «Бремино-Орша» стало образование СС ООО «ВЛАТЕ Логистик» – СС-1601/0000003 [12]. РУП «Белтаможсервис», очевидно, – одно из лидирующих предприятий околотаможенной сферы. Оно также является одним из трех логистических центров, принимающих товары, следующие по «безтранзитной» технологии [1, 15]. Если «Бремино-групп» осуществляет свою деятельность на белорусско-польском участке государственной границы Республики Беларусь, то «Белтаможсервис» развивает «безтранзитную» технологию на белорусско-литовском участке: РПТО «Каменный Лог» — ТЛЦ «Каменный Лог – Белтаможсервис». В свою очередь, СС РУП «Белтаможсервис» был воссоздан в Бресте, в пределах ТЛЦ «Брест-Белтаможсервис» (СС-0901/0000004) [12].

Вопросы деятельности СС на сегодняшний день регулируются Указом Президента Республики Беларусь от 09.02.2012 № 55 «Об утверждении Положения о свободных складах». Данный Указ, в отличие от Указа № 545, не содержит перечень товаров, которые могут быть помещены под таможенную процедуру СС (за исключением п. 46 Указа № 55, где определено, что «Советом Министров Республики Беларусь может быть установлен перечень товаров, не подлежащих помещению под таможенную процедуру свободного склада». В настоящее время перечень таких товаров не установлен, что позволяет помещать под таможенную процедуру свободного склада любые товары, за исключением запрещенных к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС и вывозу с этой таможенной территории [9].

Еще одним значимым нововведением, продиктованным п. 1 ст. 213 ТК ЕАЭС, является возможность совершения с товарами операций по переработке (обработке), изготовлению, ремонту или техническому обслуживанию товаров, в том числе при совершении которых иностранные товары, помещенные под таможенную процедуру свободного склада, участвуют или содействуют изготовлению товаров, даже если такие иностранные товары полностью или частично расходуются в процессе изготовления товаров и (или) не содержатся в товарах,

полученных из товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада [14].

Ряд нововведений имеют двоякий характер. Так, согласно подп. 1 п. 29 Положения о свободных складах, утвержденного Указом № 545, продажа, в том числе розничная, товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада, физическим и юридическим лицам могла осуществляться без необходимости получения специального разрешения (лицензии) на розничную торговлю (включая алкогольные напитки и табачные изделия) и общественное питание. Положение о свободных складах, утвержденное Указом № 55, подобной нормы не содержит. С одной стороны, необходимость получения лицензии для осуществления такого рода деятельности обременяет субъектов хозяйствования, влечет для них дополнительные издержки, как материальные, так и временные. С другой стороны, наличие лицензии будет гарантировать покупателю, потребителю соблюдение определенных норм законодательства, связанных с безопасностью продуктов питания, алкогольной и табачной продукции [9, 10, 13].

На сегодняшний день СС представляет собой беспошлинную торговую и складскую территорию, где товары иностранного происхождения могут храниться без ограничения сроков (в отличие от таможенной процедуры таможенного склада или операций временного хранения), ремонтироваться, подвергаться переработке (обработке). На территории МПЛК «Бремино-Орша» таможенная процедура свободного склада будет применяться в отношении товаров, поступающих железнодорожным, автомобильным, авиационным транспортом на склады, контейнерные площадки и промышленные предприятия. Также на территории СС возможна организация и сопровождение внешнеэкономических сделок, проведение аукционов, выставок, торговли по образцам, тендеров, биржевых торгов и т.д. Т. е., фактически на территории СС возможна организация торговой деятельности в отношении товаров, находящихся под таможенным контролем без необходимости предварительной уплаты таможенных пошлин и выполнения мер нетарифного регулирования [6, 11, 14].

Ранее нами упоминался ТЛЦ «Каменный Лог-Белтаможсервис», который также участвует в эксперименте по применению «безтранзитной» технологии [1, 15]. По информации, представленной Интернет-источниками, на территории указанного ТЛЦ расположены склад временного хранения, склад общего пользования, таможенный склад и свободный склад. Однако, в реестре владельцев СС (на 12.02.2020 г.), нет сведений об этом субъекте хозяйствования [12]. Можем предположить, что

в ближайшее время, реестр владельцев СС пополнится как минимум одним субъектом.

Подводя итоги анализа законодательных и организационных аспектов правоприменения таможенной процедуры свободного склада, отметим, что использование данной таможенной процедуры в Республике Беларусь до образования Таможенного союза было нечастым, а помещение товаров под нее было ограничено довольно узким перечнем товаров. Более того, в рамках таможенной процедуры свободного склада не была предусмотрена возможность обработки товаров, необходимая в целях повышения привлекательности оказываемых владельцами СС услуг. С созданием Таможенного союза, а впоследствии ЕАЭС, что повлекло изменения таможенного законодательства, изложенные ранее недостатки были устранены, однако в Беларуси возможность создания СС и помещения товаров под соответствующую процедуру до 2019 г. не использовалась.

В настоящее время ввиду непродолжительного промежутка времени существования СС на территории Беларуси не представляется возможным сделать однозначные выводы об успешности либо неуспешности реализации плана по возрождению СС. Однако возможно, по крайней мере, оценить перспективы. За 2019 г. статус владельцев СС был получен двумя субъектами хозяйствования. Исходя из этого, можем прогнозировать, что статус владельца СС будет становиться все более привлекательным для субъектов хозяйствования. То, что включение юридических лиц в реестр владельцев СС будет приниматься ГТК Беларуси с согласия Президента Республики Беларусь, имеет, на наш взгляд, один неоднозначный момент. Такой порядок усложняет процесс включения субъекта в реестр и обременяет его лишними бюрократическими проблемами при осуществлении им своей деятельности. Также, учитывая имеющийся опыт создания и функционирования СС в Беларуси, на наш взгляд, требуется более гибкое реагирование ГТК Беларуси на быстро изменяющиеся условия рыночной конъюнктуры, а это возможно только при более оперативном внесении необходимых поправок в законодательные акты страны.

В целом, можно сказать, что таможенная процедура свободного склада предоставляет его владельцу возможность ввоза и использования товаров без уплаты таможенных пошлин, налогов и без предоставления обеспечения их уплаты. После совершения с такими товарами операций по переработке (обработке), достаточных для придания им статуса товаров ЕАЭС, или изготовлению из них новых товаров такие товары также без уплаты таможенных пошлин, налогов могут быть выпущены в свободное обращение на территории ЕАЭС. Таким образом, СС – хорошая

возможность для развития производственного потенциала белорусских субъектов хозяйствования. Данная таможенная процедура позволит производителю конкурентноспособных и оригинальных товаров нести меньшие расходы при их изготовлении, а также снизить себестоимость продукции. Представляется, что наиболее востребованными СС будут у представителей перспективных отраслей машиностроения и электронной промышленности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. «Белтаможсервис» открывает новый транспортно-логистический центр вблизи пункта пропуска «Каменный Лог» через государственную границу Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Белтаможсервис : [site]. [2020]. URL: https://declarant.by/ru/news/beltamozhservice-opens-a-new-transport-and-logistics-center-near-the-checkpoint-kamenny-log/ (дата обращения: 11.03.2020).

2. В Бресте открылся свободный склад по продаже подержанных импортных авто [Электронный ресурс] // Белорусские новости : [site]. [2006].. — URL: https://naviny.by/rubrics/auto/2006/08/09/ic_news_120_257297 (дата обращения: 11.03.2020).

3. Германчук, И. Свободного таможенного склада не будет! [Электронный ресурс] // Экономическая газета : [site]. [2020]. URL: https://www.neg.by/novosti/otkrytj/svobodnogo-tamozhennogo-sklada-ne-budet-6591. — (дата обращения: 11.03.2020).

4. Германчук, И. Свободный склад ждет иностранцев [Электронный ресурс] // Экономическая газета. : [site]. [2020]. URL: https://www.neg.by/novosti/otkrytj/svobodnyj-sklad-zhdet-inostrancev-6651 (дата обращения: 11.03.2020).

5. Градюшко, Н. Свободный таможенный склад автомобилей в Ждановичах закрылся [Электронный ресурс] // Рэспубліка : [site]. [2020]. URL: https://news.tut.by/auto/139609.html. (дата обращения: 11.03.2020).

6. Конкурентные преимущества мультимодального промышленно-логистического комплекса (МПЛК) Бремино-Орша [Электронный ресурс] // Бремино Групп : [site]. [2020]. URL: https://bremino.by/upload/docs/bolbasovo_ru.pdf (дата обращения: 11.03.2020).

7. На территорию свободного склада ТД «Ждановичи» поступила первая партия автомобилей [Электронный ресурс] // БелГазета : [site]. [2020] // URL: https://news.tut.by/auto/65089.html (дата обращения: 11.03.2020).

8. О внесении изменений и дополнений в приказ Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 9 июля 1998 г. № 249-ОД и в постановление Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 23 февраля 2006 г. № 19 [Электронный ресурс] : Пост. Государственного таможенного комитета Респ. Беларусь, 5 февр. 2007 г., № 14 // Левоневский Валерий Станиславович : [site]. [2020]. URL: http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic21/text805.htm (дата обращения: 11.03.2020).

9. Об утверждении Положения о свободных складах [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 9 февр. 2012 г., № 55. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. Об утверждении Положения о свободных складах [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 24 нояб. 2005 г., № 545 // Левоневский Валерий Станиславович : [site]. [2020]. URL: http://pravo.levonevsky.org/bazaby09/sbor25/text25884.htm (дата обращения: 11.03.2020).

11. Под Оршей заработала особая экономическая зона [Электронный ресурс] / Деловой Гомель : [site]. [2020]. URL: https://rynak.by/belarus/pod-orshej-zarabotala-osobaya-ekonomicheskaya-zona (дата обращения: 11.03.2020).

12. Реестр владельцев свободных складов [Электронный ресурс] // Государственный таможенный комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://www.customs.gov.by/ru/reestr_lic_tamozhennogo_dela-ru (дата обращения: 11.03.2020).

13. Свободные склады: некоторые аспекты функционирования [Электронный ресурс] // Белтаможиздат Подписка-online : [site]. [2020]. URL: http://tamojinfo.by/yurlica/tamojennye_procedury/sklady1.html (дата обращения: 11.03.2020).

14. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Москва: Проспект, 2017. 512 с.

15. Шипилов, И. Особенности бестранзитного эксперимента [Электронный ресурс] // Экономическая газета : [site]. [2020]. URL: https://neg.by/novosti/otkrytj/osobennosti-beztranzitnogo-eksperimenta. (дата обращения: 11.03.2020).

ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Т. А. Ястреб

Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, yastreb@bsu.by

В статье рассматривается проблематика экспорта транспортных услуг Республики Беларусь. Отмечается важность сектора услуг для белорусской экономики, проведен анализ современного состояния экспорта транспортных услуг в разрезе видов транспорта, стран-потребителей услуг. Выявлены проблемные вопросы, затрудняющие экспорт белорусских услуг транспорта, и обозначены перспективные направления его увеличения.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; общий рынок транспортных услуг Евразийского экономического союза; перевозки; сфера услуг; транспорт; экспорт транспортных услуг.

EXPORT OF TRANSPORT SERVICES OF THE REPUBLIC OF BELARUS: CURRENT STATE AND PERSPECTIVES

T. A. Yastreb

Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, yastreb@bsu.by

The article considers the problems of transport services export of the Republic of Belarus. The importance of the services sector for the Belarusian economy is noted, an analysis of the current state of transport services export by mode of transport, consumer countries is carried out. Problematic issues that impede the Belarusian transport services export as well as perspective directions for its increase are identified.

Key words: Eurasian Economic Union; Eurasian Economic Union common market for transport services; transportation; services sector; transport; export of transport services.

Системообразующей сферой постиндустриальной экономики является сфера услуг. Она играет важную роль в социально-экономическом развитии любого государства и развитии мировой экономики в целом. На протяжении XX в. и в настоящее время отмечается тенденция опережающего роста сектора услуг по сравнению с другими секторами экономики за счет экстернализации услуг, технического прогресса и технологической революции, цифровизации, а также в связи с возрастающим значением данного сектора в экономике и торговле стран различного уровня: как развитых, так и развивающихся.

Положительная динамика торговли услугами позволила сектору услуг стать основой мировой экономики. Необходимо отметить, что темпы роста торговли услугами превышают темпы роста торговли товарами. Так, начиная с 2005 года, средний ежегодный прирост объема торговли услугами составляет 5,4 % в год, аналогичный показатель торговли товарами – 4,6 % [1].

Для Республики Беларусь сектор услуг также представляет особую важность, так как он преобладает в структуре ВВП (в 2019 г. его удельный вес составил 48,8 % [2]) и вносит существенный вклад в обеспечение положительного сальдо внешней торговли (сальдо торговли услугами положительно). В 2019 г. объем экспорта услуг составил 9,6 млрд долл. США, импорта – 5,8 млрд долл. США, сальдо положительное – 3,8 млрд долл. США. Основными потребителями белорусских услуг являются Россия, Германия, США. Импортируются услуги преимущественно из России, Литвы и Китая [3].

Приоритетность развития сектора услуг в Республике Беларусь объясняется открытостью белорусской экономики, пониманием необходимости достижения показателей социально-экономического развития и учета при этом общемировых экономических тенденций, в т.ч. в части достижения целей устойчивого развития. Так, предоставление качественных услуг во всех сферах, достижение роста экспорта услуг предусмотрено Программой социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016 – 2020 гг. Обеспечение потребностей экономики и населения в широком спектре высококачественных услуг также является одним из направлений, закрепленных в Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь на период до 2030 г.

В структуре услуг Республики Беларусь наибольший удельный вес занимают транспортные услуги. Доля валовой добавленной стоимости транспорта в ВВП в период с 2011 по 2019 гг. колебалась в пределах 5,5 – 6,4 % [2, 4].

Удельный вес транспортных услуг в объеме белорусского экспорта услуг достаточно велик и колеблется в пределах 41,6 – 47,8 %, что подтверждается данными таблицы 1. При этом следует отметить, что в 2019 г. этот показатель снизился (в т.ч. за счет увеличения доли ИТ-услуг), однако снижение доли импорта транспортных услуг было более значительным, чем доли их экспорта.

Таблица 1 – Доля транспортных услуг в общем объеме экспорта и импорта услуг Республики Беларусь (в процентах)

Показатель	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг	47,8	44,6	43,4	44,5	44,4	41,6
Доля импорта транспортных услуг в общем объеме импорта услуг	26,9	28,8	30,5	33,1	34,0	20,2

Примечание – составлено автором по данным [3].

В период с 2000 г. по 2019 г. происходил достаточно устойчивый рост экспорта транспортных услуг (за исключением 2009 и 2015 гг.), о чем свидетельствуют данные рисунка 1. Падение экспорта в определенной степени можно объяснить кризисными явлениями в мире (в 2007-2009 гг.), в Российской Федерации (2014 – 2015 гг.), а также применением Европейским союзом (далее – ЕС) санкций в отношении России и последующим введением ответных ограничительных мер с российской стороны, что отрицательно повлияло на объемы торговли и, соответственно, объемы грузоперевозок. За рассматриваемый период наибольший объем экспорта достигнут в 2019 г. – 4 009,9 млн долл. США, рост по сравнению с началом анализируемого периода составил 6,85 раза, что подтверждает тезис о важности транспортных услуг и значимости их экспорта для белорусской экономики.

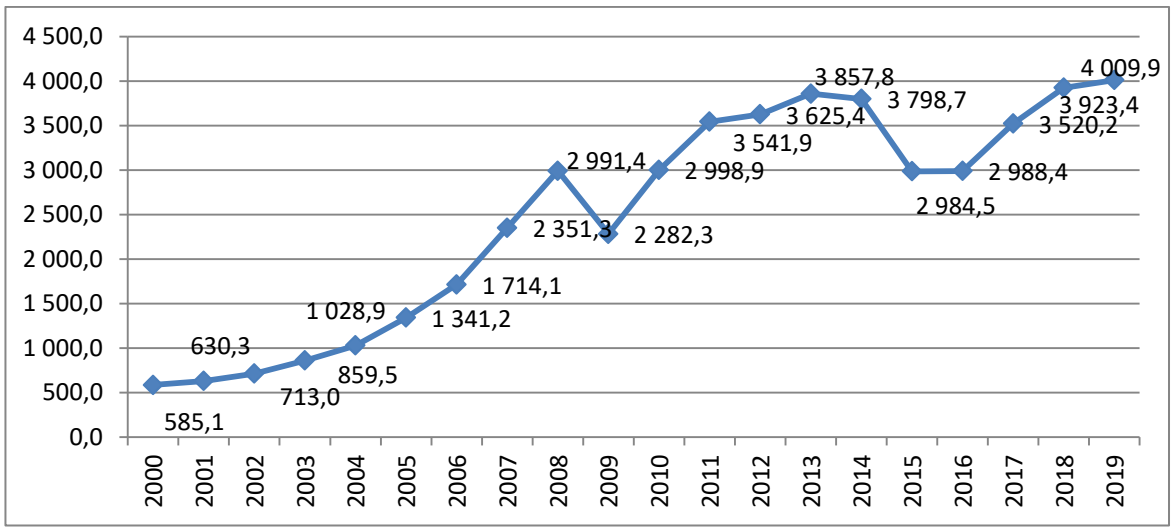


Рисунок 1 – Динамика экспорта транспортных услуг Республики Беларусь в 2000 – 2019 гг.

Примечание – составлено автором по данным [3].

В разрезе видов транспорта в структуре экспорта транспортных услуг превалируют услуги автомобильного и железнодорожного транспорта (рисунок 2). Так, в 2019 г. объем экспортных поставок услуг, оказанных данными видами транспорта, составил соответственно 1,48 млрд долл. США (или 36,9 % от общего объема экспорта транспортных услуг) и 1,09 млрд долл. США (или 27,2 %). Далее следуют трубопроводный, воздушный, морской и прочие виды транспорта.

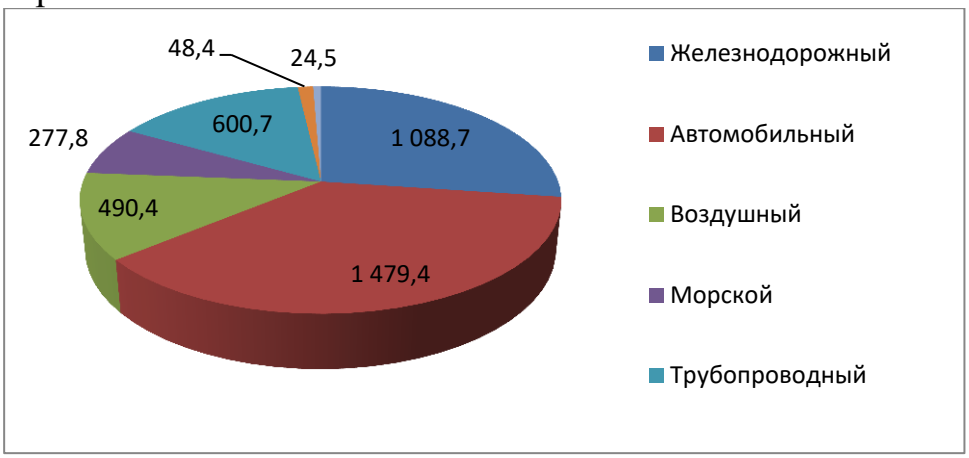


Рисунок 2 – Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь в разрезе видов транспорта в 2019 г.

Примечание – Источник: составлено автором по данным [3].

С 2000 по 2009 гг. отмечались колебания доли экспорта услуг автомобильного транспорта в общем объеме экспорта транспортных услуг в большую либо меньшую сторону в пределах 21 – 27,2 %. Начиная с 2010 г. по настоящее время наблюдается устойчивый рост данного показателя: если в начале периода он составил 22,5 %, то в 2019 г. – 36,9 %. Экспорт услуг автомобильного транспорта обеспечивается в основном за счет грузовых перевозок: их объем в 2019 г. сложился на уровне 1,37 млрд долл. США или 93% от общего экспорта услуг автомобильного транспорта.

За период с 2010 по 2019 гг. удельный вес услуг железнодорожного транспорта в общем объеме экспорта транспортных услуг был нестабилен: максимум достигнут в 2005 г. – 36,2 %, минимум – в 2016 г. – 23,5 %. За последние 5 лет пределы колебаний составили от 23,5 % (в 2016 г.) до 27,2 % (в 2018 – 2019 гг.).

Динамика удельного веса иных видов транспорта в последние годы незначительна, за исключением трубопроводного, по которому отмечается тенденция снижения анализируемого показателя (таблица 2).

Таблица 2 – Доля экспорта услуг в разрезе видов транспорта в общем объеме экспорта транспортных услуг (в процентах)

Вида транспорта	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Железнодорожный	26,0	24,6	23,5	25,8	27,2	27,2
Автомобильный	31,4	31,0	32,8	34,5	35,7	36,9
Воздушный	10,8	12,1	13,4	11,7	11,5	12,2
Морской	8,2	7,6	7,1	8,2	8,3	6,9
Трубопроводный	22,8	23,4	20,8	18,5	15,8	15,0
Прочий	0,6	0,9	1,7	0,8	1,0	1,2
Почтовые услуг и услуги курьерской связи	0,3	0,5	0,7	0,6	0,5	0,6

Примечание – Источник: составлено автором по данным [3].

Результаты анализа страновой структуры белорусского экспорта транспортных услуг за 2019 г. свидетельствуют о том, что основным их потребителями являются государства-члены ЕС. Так, по автомобильным перевозкам экспорт услуг в ЕС составил 1 130 млн долл. США (или 76 % от общего объема экспорта услуг данного вида транспорта), в страны-члены Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) – 179 млн долл. США (или 12 %). По экспорту услуг железнодорожного транспорта ситуация складывается подобным образом: экспорт в страны ЕС – 747 млн долл. США (или 69 %), в страны-члены ЕАЭС – 230 млн долл. США (или 21 %). В части авиатранспорта объемы поставок услуг в ЕАЭС незначительно превалируют над поставками в ЕС, но в целом на долю каждого из данных интеграционных образований приходится немногим более 30 %. Белорусские услуги морского транспорта востребованы в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, Южной Америки, трубопроводного – в странах ЕС [5]. С учетом этого и принимая во внимание выгодное географическое положение Республики Беларусь, с точки зрения повышения объемов экспорта транспортных услуг важным является расширение сотрудничества, в т.ч. с целью снятия барьеров, со странами ЕС, ЕАЭС, повышение и максимальное использование своего транзитного потенциала, а также дальнейшая диверсификация географической структуры экспорта транспортных услуг.

Следует отметить, что Республика Беларусь создает условия для развития экспорта транспортных услуг, в т.ч. путем использования организационно-правовых механизмов. Страна подписала (присоединилась) ряд международных конвенций и соглашений в сфере

транспорта, которые устанавливают общие принципы и организацию международных сообщений, единые условия перевозки пассажиров и грузов либо направлены на облегчение транспортных связей между странами. Так, например, Беларусь является участницей Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21октября 1982 г., Европейского соглашения о международных магистралях от 15 ноября 1975 г., Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г., Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях от 31 мая 1985 г., Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, от 1 июля 1970 г., Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г., Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г., Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров от 1961 г., Конвенции о временном ввозе от 26 июня 1990 г., Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18.05.1973 г. (ред. 3 февраля 2006 года) и др. Кроме этого, в области железнодорожного транспорта действуют двусторонние соглашения с рядом стран, а также соглашения о международных грузовых и пассажирских сообщениях. Двусторонние соглашения в области автомобильного транспорта заключены Республикой Беларусь с 47 странами (в т.ч. странами Европы, СНГ, Китаем и др.) [6], отдельные соглашения регулируют отношения в сфере авиации. Со странами-соседями Беларусь подписала соглашения в области международной перевозки грузов по внутреннем водным путям. Кроме этого, Беларусь и ее транспортные организации являются участниками ряда международных организаций в транспортной сфере [7, с. 270-271].

Белорусская сторона занимает достаточно активную позицию в части проведения работы по созданию единого транспортного пространства Евразийского экономического союза и общего рынка транспортных услуг ЕАЭС. В настоящее время государствами-членами ЕАЭС реализуются мероприятия, предусмотренные соответствующими дорожными картами в разрезе видов транспорта. Среди достигнутых результатов по данному направлению можно отметить введение в действие единых (унифицированных) железнодорожных тарифов, установление пределов изменений тарифов на грузоперевозки железнодорожным транспортом внутри Союза, определение правил доступа перевозчиков государств-членов на сопредельные участки

железнодорожной инфраструктуры других государств-членов, создание и достаточно эффективное функционирование крупного союзного железнодорожного перевозчика АО «Объединенная транспортно-логистическая компания Евразийский железнодорожный альянс». Важным шагом стал перенос транспортного контроля на внешнюю границу ЕАЭС, что способствовало повышению оперативности перемещения транспортных средств и грузов по таможенной территории ЕАЭС. Отменена разрешительная система при осуществлении автомобильных перевозок между государствами-членами Союза, начата постепенная реализация договоренностей о либерализации каботажных автоперевозок в ЕАЭС, подписано Соглашение о судоходстве [8].

Беларусь также вовлечена в процессы построения «Большой Евразии», в качестве одного из элементов которого можно рассматривать китайский проект Экономического пояса Шелкового пути (далее – ЭПШП), имеющего достаточно важный транспортно-логистический аспект. В процессе сопряжения ЕАЭС и ЭПШП достигнуты определенные практические результаты: активизировались транзитные перевозки, начата реализация инфраструктурных проектов.

Несмотря на это, можно выделить ряд факторов, сдерживающих экспорт белорусских транспортных услуг. К ним можно отнести высокие технические и технологические требования, действующие в ряде стран, в первую очередь в ЕС, различия в нормативно-правовой базе государств-членов ЕАЭС и в технических требованиях, необходимость получения разрешений иностранных государств на осуществление перевозок (в части автомобильного транспорта). Кроме этого, уменьшение объемов торговли в связи с введением Российской Федерацией ответных санкций в отношении стран-членов ЕС снижает спрос на услуги грузоперевозчиков (автомобильный транзит зависит в значительной степени от российского импорта). Также можно констатировать, что в недостаточной степени реализуется странами-членами ЕАЭС Программа либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов, что является определенным барьером для увеличения экспорта белорусских транспортных услуг. На данный момент только Беларусь приступила к реализации третьего этапа программы. Армения и Кыргызстан лишь заявили о готовности, Россия не внесла изменения в законодательство. Казахстан будет участвовать в Программе с 2025 года [9].

В сфере железнодорожного транспорта проблемным аспектом является вопрос формирования тарифов. Действующая система тарификации не отвечает современным требованиям (была сформирована в 90-е гг. прошлого века). Согласно договоренностям в

рамках ЕАЭС, в Беларуси установлены различные тарифы при перевозках внутри страны и в рамках ЕАЭС, при транзитных перевозках (кроме транзита в рамках ЕАЭС). Также применяется тарифная политика железных дорог государств – участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении. Велика доля тарифов, регулируемых Министерством антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь [10, с. 18].

Также следует отметить высокий износ транспортных средств и инфраструктуры (по отдельным видам транспорта – более 50 %). В условиях пандемии COVID-19 и прогнозируемым спадом производства ожидается, что в значительной степени упадет спрос на транспортные услуги.

К перспективным направлениям увеличения экспорта транспортных услуг можно отнести реализацию мер по развитию и повышению эффективности транспортной логистики в Беларуси, повышению транзитной привлекательности нашей страны, обновление транспортного парка, развитие транспортной инфраструктуры.

Важным представляется проведение работы по совершенствованию системы тарифообразования в области железнодорожных перевозок, с возможным выходом на Единую систему грузовых транзитных тарифов для перевозки по железным дорогам ЕАЭС, продолжение работ по электрификации железнодорожной сети, проработка вопросов и практическая реализация мер по строительству инфраструктурных объектов (с учетом экологических требований) для обеспечения более активного функционирования водного внутреннего транспорта, в т.ч. его использования для международных перевозок.

Одним из приоритетных направлений в рамках ЕАЭС, по нашему мнению, является обеспечение четкого выполнения Программы либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов в зафиксированные сроки. Углублению интеграционных процессов будет способствовать реализация проектов в рамках разработанной концепции Экосистем цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

Также важно уделять внимание диверсификации географической структуры экспорта транспортных услуг. Так, белорусские транспортные услуги могут иметь спрос на китайском рынке, что подтверждают расчеты Баханцевой И.В. по оценке экспортного потенциала услуг на рынке Китая: наиболее востребованными на нем являются ИКТ-услуги и транспортные услуги [11]. С учетом реализации инициативы ЭПШП, постепенной переориентации грузопотоков по направлению Китай – ЕС с морского на сухопутный путь, ожидаемого

развития торговых связей на пространстве Евразии, а также создания сети новых транспортных маршрутов между европейским и азиатским континентами китайское направление необходимо рассматривать как одно из ключевых. Также целесообразно в максимальной степени привлечь транзитные потоки из других стран Азиатско-Тихоокеанского региона в ЕС.

Таким образом, экспорт транспортных услуг является важным направлением внешней торговли Республики Беларусь. Для повышения эффективности оказания транспортных услуг на рынках третьих стран необходимо проводить постоянную работу по облегчению доступа белорусских перевозчиков на рынки третьих стран, снятию существующих барьеров, повышению транзитной привлекательности Республики Беларусь, с учетом современных тенденций развития мировой экономики.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. World Trade Report 2019 [Электронный ресурс] // World Trade Organization : [site]. [2020]. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/00_wtr19_e.pdf (дата обращения 25.06.2020).

2. Беларусь в цифрах 2020. Статистический справочник [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/372/372c458c7e0e0196257ac51b11a0cf73.pdf (дата обращения 25.06.2020).

3. Платежный баланс Республики Беларусь за 2019 г. [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://www.nbrb.by/publications/balpay/balpay2019.pdf (дата обращения 15.03.2020).

4. Транспорт и связь в Республике Беларусь, 2018. Статистический сборник [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_9289/ (дата обращения 25.02.2020).

5. Внешняя торговля товарами и услугами Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://www.nbrb.by/statistics/foreigntrade (дата обращения 15.03.2020).

6. Перечень заключенных Республикой Беларусь с иностранными государствами двусторонних международных договоров в области автомобильного транспорта [Электронный ресурс] // Белорусская ассоциация международных перевозчиков : [site]. [2020]. URL: http://bamap.org/information/transport/agreement/ (дата обращения 20.03.2020).

7. Капский Д. В., Хотько О.А. Правовые основы транспортной деятельности. Минск : Вышэйшая школа, 2019. 314 с.

8. Ястреб Т.А. Сотрудничество в сфере транспорта как основной элемент формирования Большой Евразии // Большая Евразия: вызовы и возможности [Электронный ресурс] : материалы междунар. круглого стола по инновациям в междунар. исследованиях, Минск, 4 апр. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Е. А. Достанко (гл. ред.), А. М. Байчоров, С. А. Кизима. – Минск : БГУ, 2019. – С. 63 – 71.

9. Правительствам стран ЕАЭС поручено обеспечить реализацию программы либерализации каботажных автомобильных перевозок [Электронный ресурс] // Белорусская ассоциация международных перевозчиков : [site]. [2020]. URL: http://bamap.org/information/news/2020_05_20_120131/ (дата обращения 20.03.2020).

10. Антюшеня Д.М. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие. Минск : БНТУ, 2016. 224 с.

11. Баханцева И.В. Экспортный потенциал белорусских услуг на рынок Китая // Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития: материалы XX Междунар. науч. конф. (Минск, 17-18 окт. 2019 г.). В 3 т. Т.2 / Редкол.: Ю.А.Медведева [и др.]. Минск: НИЭИ М-ва экономики Респ.Беларусь, 2019. С. 10 – 11.

СЕКЦИЯ 2
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

ИНТЕГРАЦИЯ В КОНТЕКСТЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В. Н. Антоненко

Государственное высшее учебное заведение «Донецкий национальный технический университет», пл. Шибанкова, 2, 85300, г. Покровск, Украина, valentyna.antonenko@donntu.edu.ua

Дан анализ современных интеграционных процессов в глобальной экономике. Рассмотрены особенности экономических союзов в контексте двух противоположных, но связанных тенденций, а именно – интеграционных и дезинтеграционных, между которыми существует диалектическое взаимодействие. Акцент на одном из них негативно влияет на эффективность как союза в целом, так и отдельных его участников: более развитых, называемых Центром, и менее развитых – Периферии. Поэтому экономическая интеграция государств и создание их различных союзов должны происходить при первоочередном учете национальных интересов и обеспечении национальной безопасности участников этих союзов. Высказывается мнение о нецелесообразности искусственного ускорения интеграционных процессов и недопущении в союзах «уравниловки» между Центром и Периферией.

Ключевые слова: интеграция; союз; противоречия; национальная безопасность.

INTEGRATION IN THE CONTEXT OF NATIONAL SECURITY

V. M. Antonenko

State Higher Educational Institution «Donetsk National Technical University», pl. Shibankova, 2, 85300, Pokrovsk, Ukraine, valentyna.antonenko@donntu.edu.ua

The article gives the analysis of modern integration processes in the global economy. The features of economic unions are concidered in the research in the context of two opposite but related trends, namely, integration and disintegration, between which there is a dialectic interaction. The emphasis on one of them negatively affects the effectiveness of the union as a whole, as well as of its individual members: the more developed, called the Center, and the less developed – the Periphery. Therefore, the economic integration of states and the creation of their various unions should take place with the primary consideration of national interests and ensuring the national security of the participants in these unions. The author expresses the opinion about inappropriateness of artificial

acceleration of integration processes and the prevention of «equalization» between the Center and the Periphery.

Key words: integration; union; contradictions; National security.

В последнее время значительно актуализировалась научная проблематика в сфере различных интеграционных процессов и смежных с ними тем. Эти проблемы исследуются учеными с разных позиций и точек зрения, что вызывает интерес к анализу достигнутых ими научных выводов и результатов, чему и посвящается данная публикация.

Интеграционные процессы в современном экономическом пространстве являются объективными по существу и значимыми по их проявлению. Они во многом определяют вектор экономического развития на мега- и макроуровнях и влияют на положение и степень успешности функционирования отдельных экономических структур.

Для Республики Беларусь особую важность имеет ее членство в ЕАЭС [1; 2; 3]. Белорусскими учеными высказываются также довольно оптимистические настроения относительно перспектив интеграции Беларуси с Россией [4]; указывается, что «в условиях нестабильности и даже непредсказуемости политики ведущих мировых держав возрастает стратегическое значение интеграционных союзов» [5, с. 89].

Для Украины проблема интеграции была и остается актуальной в течение всего периода ее независимости. Противоречия внутреннего и угрозы внешнего характера вынуждают руководство страны искать приемлемые и доступные возможности решения стоящих перед страной проблем и пути выхода из застойного кризиса. Как своеобразный экскурс в историю этого вопроса, можно, например, привести серьезную публикацию Научно-исследовательского института философии и евроинтеграционных исследований [6].

Евроинтеграционный вектор украинского государственного развития сформировался давно и имел приоритетное значение. Еще в 2011 году украинский ученый Т. В. Каминская классифицировала преимущества и недостатки интеграционных процессов для экономики Украины. В частности, она подчеркивала, что даже в тот период мирового развития, задолго до современных кризисных явлений в существовании экономических и иных союзов, объективно присутствовали в их сближении и различного рода факторы, отталкивающие друг от друга «так называемых» союзников [7; 8; 9]. Несмотря на обострение противоречий в современных союзах, интерес к интеграции Украины в перспективные для нее союзы не уменьшается (достаточно привести только одну научную конференцию, на которой этой тематике посвящено более 100 докладов) [10].

Наличие объективных интеграционных процессов и одновременное отталкивание участников союзов друг от друга объясняется с точки зрения всеобщего закона единства и борьбы противоположностей. Другими словами, развитие глобальной экономики сопровождается этими противоположными тенденциями, при этом в разные периоды развития экономических союзов и их отдельных участников может преобладать та или иная тенденция. Как нам представляется, базовым в соотношении этих тенденций является фактор обеспечения национальной безопасности каждой из стран – участниц любого союза. Данный тезис в некоторой степени, хотя и присутствует или упоминается в работах современных ученых, однако они не отводят ему первостепенного значения при анализе указанных выше противоположных тенденций. Так, например, Н. Ю. Кавешников в разработанных под его руководством прогнозах указывает на наличие и усиление во времени этих двух противоположных тенденций. Он рассматривает интеграционные процессы с централизацией экономического управления в наиболее развитых странах и усиление экономических различий между отдельными участниками экономических союзов, что приводит к поляризации и даже к противопоставлению их экономических интересов [11].

О необходимости учета интеграционных и деинтеграционных тенденций в современной мировой экономике указывалось и в специальном исследовании З. Бжезинского, посвященном упомянутым проблемам, существующим и развивающимся в Европе. В этой публикации автор достаточно четко формулирует свою позицию, сводящуюся к тому, что в настоящее время практически во всех сферах взаимодействия между странами – участницами Евросоюза не наблюдаются значительные преимущества и перспективы европейской интеграции, а, напротив – в большей степени начинают действовать центробежные силы [12]. Добавим к этому, что эти центробежные силы, скорее всего, будут усиливаться в будущем, так как скоротечное, иногда необоснованное, объединение разных по уровням экономического развития стран напоминает желание «объять необъятное» или «совместить несовместимое». На практике это провоцирует у одних (менее развитых) стран желание использовать в своих целях преимущества такого объединения и в определенной степени пользоваться благами, созданными не ими и более-менее безбедно существовать за счет других (наиболее развитых стран), а в свою очередь последних такая перспектива отталкивает от интеграции с экономически слабыми партнерами, так как не несет им экономических преимуществ.

Прагматизм во взглядах на любые экономические союзы в первую очередь требует от руководства государств обеспечение реализации собственных национальных, в том числе экономических, интересов. Вступление и участие в любых союзах должно сопровождаться не только желанием жить сравнительно безбедно, как того на сегодня добились передовые, экономически развитые, страны, а самостоятельным и активным путем улучшения собственной экономики за счет собственных ресурсов и усилий. Отсутствие таких усилий должно стать принципиальным барьером для новых претендентов на участие в преуспевающих союзах. Без последнего условия такой союз разных по экономическому развитию стран «скатывается» к примитивной «уравниловке», уменьшая эффективность использования экономического потенциала у сильных союзных участников и порождая иждивенческие процессы у слабо развитых. А в целом, как результат, – снижение эффективности функционирования и всего такого союзного объединения. Как указывают в коллективной монографии российские ученые, даже «идея "интеграции разных скоростей" (создание на базе содружества союзов с различной степенью интегрированности)» не приносит ожидаемых положительных результатов, а реализация такой идеи имеет довольно неоднозначные последствия для участников упомянутых союзов [13, с. 14]. Они объясняют это тем, что «региональная структура международной интеграции неоднородна, т. к. интеграционные объединения обладают различными целями» [13, с. 15].

Аналогичные идеи и утверждения развиваются в коллективной монографии украинских ученых, в которой рассматриваются различия и противоречия участников экономических союзов, обосновывается необходимость ухода от быстрых революционных сдвигов в экономической межгосударственной интеграции и акцентируется внимание на эволюционном сближении этих участников на фоне постепенного уменьшения различий и противоречий между ними [14]. Авторы этой монографии с научной точки зрения обосновывают необходимость именно постепенного разрешения данного противоречия, ссылаясь на философский закон диалектического единства и борьбы противоположностей (в их авторском видении – процессов глобализации и регионализации трансформационных изменений мировой экономики). С такими высказываниями, безусловно, следует согласиться.

В докторской диссертации Н. В. Резникова отстаивается некая идея исторической триады «зависимость – взаимозависимость – неозависимость» в развитии глобализационных отношений между современными странами, причем неозависимость интерпретируется ею

как высшая стадия взаимозависимости между ними [15]. Она достаточно убедительно, для любой стадии из триады взаимоотношений между государствами, трактует эти отношения как наличие экономического доминирования одних (называя их Центром) при условии подчинения интересов других (Периферии). К сожалению, Украина при этом относится к Периферии, а, значит, вынуждена в какой-то степени жертвовать своими национальными интересами.

Однако именно экономические интересы так называемой Периферии и национальная безопасность каждого периферийного государства должны лежать в основе выбора ими степени их интегрированности в любые союзы. «Какой бы путь стратегического развития не выбрало б государство – в рамках регионализации, глобализации – основополагающим аспектом разработки стратегии должен быть механизм обеспечения и реализации национального суверенитета» [16, с. 194].

Довольно смелый и интересный, на наш взгляд, вывод о перспективах интеграционных процессов в современной экономике делают И. А. Рогова и А. М. Палванов: «важно отметить, что одной из главных характеристик современного мира является растущий хаос в международных отношениях, экономические и политические кризисы на глобальном и региональном уровне» [17, с. 121]. Однако они не детализируют причины таких явлений. Причинами же, безусловно, являются экономические интересы отдельных участников союзов и их стремления к обеспечению собственной национальной безопасности, что и приводит зачастую к дезинтеграционным действиям с их стороны. Что касается выше описываемой Периферии, то выход ее из тупика требует «ломки многих иждивенческих и патерналистских стереотипов от участников данных экономических союзов» [13, с. 15].

Подводя итог анализу позиций ученых по исследуемой проблеме, констатируем: во-первых, нет смысла ускорять интеграционные процессы, а необходимо акцентировать внимание на национальных интересах и безопасности; во-вторых, не допускать в союзах «уравниловки» и обеспечить условия для постепенного поднятия уровня периферийных участников, нивелируя при этом их различия с Центром.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Осадчая Г. И. Социальная политика евразийского экономического союза: теоретические и методологические аспекты // Социальная политика и социология. 2016. № 1(114). URL: 10.17922/2071-3665-2016-15-1-64-71 (дата обращения 8.03.2020).

2. Осадчая Г. И., Вартанова М. Л. Трудности экономической интеграции государств-членов ЕАЭС и возможности их преодоления [Электронный ресурс] //

Экономические отношения. 2018, Т. 8. № 4. URL: 10.18334/eo.8.4.39323 (дата обращения 8.03.2020).

3. Осадчая Г. И., Юдина Т. Н. Евразийский экономический союз: нормативно-правовое обеспечение и тенденции свободного движения рабочей силы [Электронный ресурс] // Социальная политика и социология. 2017, № 3(122). URL: 10.17922/2071-3665-2017-16-3-144-153 (дата обращения 8.03.2020).

4. Гарбуз А., Сайковская Д. Развитие интеграции на примере международной инвестиционной позиции Беларуси с Россией [Электронный ресурс] // Банкаўскі веснік. 2020, студзень. URL: http://www.nbrb.by/bv/articles/10702.pdf (дата обращения 8.03.2020).

5. Сечко Н. Н. Интеграционные процессы Беларуси и России: общественное мнение [Электронный ресурс] // Социологический альманах. 2017, Вып. 8. URL: http://socio.bas-net.by/wp-content/uploads/2017/08/socalm2017.pdf (дата обращения 8.03.2020).

6. Україна на перехресті геополітичних інтересів: актуальні аспекти проблеми [Электронный ресурс] // Ужгород : Навч.-наук. ін-т філософії та євроінтеграційних досліджень. 2007. URL https://www.uzhnu.edu.ua/uk/infocentre/get/3702 (дата обращения 8.03.2020).

7. Камінська Т. В. Особливості міжнародної економічної інтеграції на сучасному етапі глобалізації [Электронный ресурс] // Наук. вісник Ужгородського ун-ту. Серія: Економіка. 2011. Спецвип. 33. Ч. 1. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/4547 (дата обращения 8.03.2020).

8. Камінська Т. В. Інтеграційні чи дезінтеграційні процеси Європи [Электронный ресурс] // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). 2011. Т. 2. № 4. URL: http://jrnl.nau.edu.ua/index.php/SR/issue/view/4 (дата обращения 8.03.2020).

9. Камінська Т. В. Моделі економічної дезінтеграції // Інноваційно-інвестиційні проблеми розвитку економіки України: Матеріали наук.-практ. конференції, 22 грудня 2011 року. К.: Вид-во «НАУ - друк», 2011. С. 58-59.

10. Актуальні проблеми європейської інтеграції та євроатлантичного співробітництва України [Электронный ресурс] : матеріали 14-ої регіон. наук.-практ. конф. 18 трав. 2017р., м. Дніпро / за заг. ред. Л. Л. Прокопенка. Д. : ДРІДУ НАДУ, 2017. URL: http://www.dridu.dp.ua/konf/konf_dridu/Conference_18_05_2017.pdf (дата обращения 8.03.2020).

11. Кавешников Н. Прогноз развития Европейского союза [Электронный ресурс] // Глобальный прогноз 2019-2024. Надежды и иллюзии полицентричной биполярности. РСМД, 2019. URL: https://russiancouncil.ru/2019-integration (дата обращения 8.03.2020).

12. Бжезинський З. Інтеграційні та дезінтеграційні процеси в Європі [Электронный ресурс]. URL: https://naurok.com.ua/prezentaciya-doslidzhennya-integraciyni-ta-dezintegraciyni-procesi-v-vropi-85529.html (дата обращения 8.03.2020).

13. Экономика, бизнес и право в новых условиях: монография [Электронный ресурс] / Под общ. ред. Г. Ю. Гуляева Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». 2019. URL: https://naukaip.ru/wp-content/uploads/2019/03/%D0%9C%D0%9E%D0%9D-94.pdf (дата обращения 8.03.2020).

14. Глобалізація та регіоналізація як вектори розвитку міжнародних економічних відносин [Электронный ресурс] : колект. монографія / за ред. О. А.

Довгаль, Н. А. Казакової. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2018. URL: http://dspace.univer.kharkov.ua/bits
tream/123456789/14766/2/42161ce839301ec3a298d6e5b69ae2d5.pdf (дата обращения 8.03.2020).

15. Резнікова Н. В. Парадигма економічної неозалежності країн в умовах глобалізації [Электронный ресурс] : дис. … докт. екон. наук: 08.00.02 / Н. В. Резнікова. К., 2014. URL: http://194.44.12.92:8080/jspui/handle/123456789/1669 (дата обращения 8.03.2020).

16. Ткаленко С. И. Влияние интеграционных процессов ЭС на стратегическое развитие Украины в условиях глобализации [Электронный ресурс] // Наук. вісник Мукачівського держав. ун-ту, Серія: Економіка. 2015. Вип. 2(4). Ч. 1. URL: https://msu.edu.ua/visn/wp-content/uploads/2015/11/2-4-1-2015-33.pdf (дата обращения 8.03.2020).

17. Рогова И. А., Палванов А. М. Международная экономическая интеграция: специфика и перспективы евразийских региональных объединений [Электронный ресурс] // Экономика: проблемы, решения и перспективы. 2017, № 11. URL: https://doi.org/10.26425/1816-4277-2017-11-115-122 (дата обращения 8.03.2020).

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ

В. М.Антоненко[1)], В. В. Дердель[2)]

[1)] Государственное высшее учебное заведение «Донецкий национальный технический университет», пл. Шибанкова, 2, 85300, г. Покровск, Украина, valentyna.antonenko@donntu.edu.ua
[2)] Государственное высшее учебное заведение «Донецкий национальный технический университет», пл. Шибанкова, 2, 85300, г. Покровск, Украина, derdel.vikusya@mail.ru

Проведен анализ подходов к созданию механизма экономической безопасности. Обоснована формулировка стратегии социально-экономического развития, определяющая эффективность системы экономической безопасности страны. Выделены два сценария стратегического развития украинской экономики: повышение конкурентоспособности и интеграция в международные бизнес-ассоциации.

Ключевые слова: экономическая безопасность; механизм; сценарий; конкурентоспособность; интеграция; социально-экономическое объединение; система.

IMPROVEMENT OF THE ECONOMIC SECURITY MECHANISM OF UKRAINE

V. M. Antonenko[a], V.V.Derdel[b]

[a] State Higher Educational Institution «Donetsk National Technical University», pl. Shibankova, 2, 85300, Pokrovsk, Ukraine, valentyna.antonenko@donntu.edu.ua
[b] State Higher Educational Institution «Donetsk National Technical University», pl. Shibankova, 2, 85300, Pokrovsk, Ukraine, derdel.vikusya@mail.ru (corresponding author)

The article comprises the analysis of approaches to the creation of an economic security mechanism. A correctly formulated strategy of socio-economic development that determines the effectiveness of the country's economic security system is given in the research. Two scenarios of the Ukrainian economy strategic development are identified, they include: increasing competitiveness and integration into international business associations.

Key words: economic security; mechanism; scenario; competitiveness; integration; socio-economic integration; system.

Постановка проблемы. Глобальная экономика, которая выходит за пределы своего развития с существующей институциональной структурой, определяет вероятность длительного переходного периода

для формирования нового состояния устойчивого развития. В ходе этого перехода необходимость анализа, корректировки процессов и механизма обеспечения экономической безопасности на уровне национальной экономики будет обновляться по мере того, как проявляется ряд разрушительных явлений, характерных для фаз переходного развития: от «торговых войн» до нежелательной трудовой миграции; от конфискации жизненно важных внутренних ресурсов в стране – до современной экономической колонизации.

Анализ текущих исследований и публикаций. Современная экономическая теория предусматривает, что экономическая безопасность государства гарантируется непосредственно через механизм ее реализации. По мнению В.А. Предборского, механизм обеспечения экономической безопасности государства представляет собой систему организационных, экономических и правовых мер, обусловленных деятельностью системы государственных органов по экономической безопасности государства [1, с. 117]. Он включает в себя следующие элементы: разработку порогов для индикаторов угроз и механизмов их выявления; проведение постоянного анализа, мониторинга и разведывательной деятельности, связанной с экономической ситуацией и тенденциями социально-экономических процессов, накоплением в них потенциальных угроз; деятельность правительства по выявлению и предотвращению внутренних и внешних угроз экономической безопасности государства.

Система государственных органов, которые являются элементами системы экономической безопасности, это:

- специальные государственные органы, которые в пределах своих полномочий непосредственно осуществляют меры по обеспечению экономической безопасности;

- государственные органы, которые выполняют определенные функции по обеспечению экономической безопасности [1, с. 118].

Учитывая широкий перечень государственных органов, обеспечивающих экономическую безопасность страны, особое внимание следует уделить анализу предмета ее управления и обеспечению координации их деятельности.

Итак, по мнению Г.В. Атаманчука [2, с. 203], управляемую систему можно охарактеризовать в согласованном разрезе, т. е. в зависимости от социальных функций различных элементов. Критериями такого различия являются, с одной стороны, цели и направления функционирования (деятельности) управляемых объектов; во-вторых, содержание их основного (доминантного) характера деятельности; в-третьих, материальные, социальные и духовные

результаты деятельности, которые в первую очередь выражают ее репродуктивные функции (смысл для жизни людей), и, в-четвертых, преобладающие модели того, как она работает и как она организована.

В рамках изучения процессов в сфере экономической безопасности было установлено, что механизм реализации политики экономической безопасности страны согласуется с процессом стратегического государственного управления – от планирования до реализации – и своего рода «обратной связью» о процессе реализации стратегии социально-экономического развития. Состояние управляемого объекта – национальной экономики – представляет собой связанную с его способностью возможность удовлетворять потребности выживания и развития общества.

Поэтому процесс разработки политики экономической безопасности и механизм ее реализации являются частью процесса стратегического государственного управления в экономической сфере. Чтобы обеспечить этот процесс, законодательная и исполнительная ветви власти должны быть скоординированы, и в качестве генераторов управленческих решений должны использоваться не только консультативные органы, но также существующий анализ и экспертный потенциал.

Общая цель. Исходя из вышеизложенного, данная публикация направлена на выявление областей для совершенствования механизма обеспечения экономической безопасности Украины в зависимости от двух наиболее вероятных сценариев стратегического развития экономики. Это объяснение проблемы основано на приведенном выше условии, что правильно сформулированная стратегия социально-экономического развития определяет эффективность системы экономической безопасности страны.

Изложение основного материала. В качестве потенциальных и наиболее вероятных сценариев стратегического развития экономики целесообразно определить следующее: 1) повышение конкурентоспособности украинской экономики как самодостаточной системы; 2) интеграция украинской экономики в международные экономические ассоциации, что повышает потенциал национальной экономики как системы в связи с появлением характеристик международной ассоциации.

Представленные сценарии требуют детального анализа.

Сценарий №1: повышение конкурентоспособности экономики.

По мнению экспертов Национального института стратегических исследований при Президенте Украины, обеспечение стабильного социально-экономического развития в посткризисный период требует

реализации стратегии социально-экономических реформ, основанной на изменении механизмов экономического развития и системной модернизации экономики страны. В таких условиях можно не только минимизировать негативные последствия экономического спада, прогнозируемого промышленно развитыми странами для Украины, но и обеспечить устойчивость внутренней экономики против новых кризисных вызовов в мировой экономике, чтобы присоединить Украину к когорте динамично развивающихся стран, которые характеризуются бурными восстановительными процессами после кризиса [3, с. 16].

Стратегическая цель повышения конкурентоспособности должна быть достигнута путем создания эффективной и продуктивной системы рыночной экономики, которая адаптирована к вызовам мировых рынков, учитывает национальные экономические интересы и является основой инновационной социально ориентированной модели экономического развития.

Значительная глубина негативного воздействия мирового финансово-экономического кризиса на украинскую экономику показала, что участие Украины в международном разделении труда должно быть изменено, чтобы повысить устойчивость к колебаниям на мировых рынках и лучше использовать национальный ресурсный потенциал. Структура украинского экспорта характеризуется значительной долей сырья и низкой добавленной стоимостью, доминированием материалоемких устройств, при экспорте продукции машиностроения, что истощает внутреннюю ресурсную базу и делает экономику страны слишком восприимчивой к внешним негативным факторам. Доля товаров с высокой добавленной стоимостью в общем объеме экспорта товаров остается незначительной.

Поэтому целесообразно согласовать стратегию повышения конкурентоспособности украинской экономики таким образом, чтобы были достигнуты следующие основные цели:

1. Установление приоритетов экономического развития (приоритетные секторы развития в условиях кризиса должны соответствовать требованиям теории конкурентного преимущества), то есть наличия производственных факторов в стране как «входящих» потоков, для компаний в этих секторах. Достижение долгосрочного конкурентного преимущества для страны невозможно при неправильно выбранных приоритетных секторах развития. Стратегический выбор сырьевой отрасли определяет последующее распределение оставшегося ресурсного потенциала страны (экономики как системы и концентрации усилий для ее ускоренного развития).

2. Создание условий для ускоренного экономического развития (формирование эффективно функционирующих институтов рыночной экономики: защита частной собственности, защита экономической конкуренции, содействие развитию малых и средних предприятий, обеспечение эффективного функционирования рынков труда, капитала и жизненно важных ресурсов).

Поэтому стратегия повышения конкурентоспособности экономики требует разработки системных характеристик (естественных «сильных сторон») и создания благоприятных условий (развития рыночных институтов) для их реализации.

Сценарий № 2: интеграция в международные экономические ассоциации. Рассмотрение сценария развития, предусматривающего интеграцию Украины в международные экономические ассоциации, требует анализа характера этого процесса, его основных преимуществ и недостатков.

В исследованиях украинских ученых [4, с. 109] установлено, что ассоциации, которые по определению являются социально-экономическими системами, не возникают из ничего в обществе. Элементы для таких систем «заранее найдены для новой структуры как элементы исходной среды» [5, с. 58]. Кроме того, необходимость концентрации усилий общества определяется природой общества как открытой системы. Система в настоящее время понимается как «адаптивное целое», подчеркивающее свойство системы сохранять свою идентичность в условиях изменчивости среды [6, с. 17]. То есть, необходимость для общества сосредоточить свои усилия определяется инстинктом самосохранения самого общества.

Исходя из вышеизложенного, в настоящее время существуют объективные требования для интеграции экономики Украины в наднациональные экономические ассоциации в связи с кризисом мировой экономической системы, которая находится в фазе активной перестройки ее структуры и основных функциональных законов. Кроме того, выбор этого сценария развития будет зависеть от уровня развития системы государственного управления и творческого подхода к развитию экономики.

Что касается возможностей интеграции национальной экономики, то в этом контексте следует отметить следующее.

Когда мы рассматриваем выгоды, которые Украина получит от участия в ЕС, стоит рассмотреть социальные и экономические аспекты интеграции. Каждая страна, которая участвует в интеграционных ассоциациях, должна соответствовать требованиям этих ассоциаций. Критерии вступления в ЕС очень строгие и требуют наличия

эффективных демократических институтов. Также необходимо, чтобы существовала жизнеспособная рыночная инфраструктура, обеспечивающая здоровый уровень конкуренции. Вступление Украины в ЕС создало бы более привлекательные условия для иностранных инвесторов, что может оказать положительное влияние на экономическое развитие страны.

Когда дело доходит до интеграции в ЕС, то следует учитывать факторы, которые определяются размером рынка в постсоциалистических странах, низкой покупательной способностью населения. Важным является для отраслей, ориентированных на конечный спрос, и с высоким уровнем конкуренции на внешних рынках, - продукция для основных отраслей промышленности (химия, металлургия, машиностроение).

В любом случае реализация интеграционного процесса требует определения резервов собственной конкурентоспособности, формирования собственного места в разделении труда не в рамках глобальной экономики, а с учетом места в выбранной социально-экономической ассоциации. При низком уровне конкурентоспособности отношения со стратегическим партнером (ЕС) будут не выгодными для обеих сторон, а подчиненными для Украины.

Выводы и перспективы дальнейшего развития. Учитывая различные сценарии экономического развития и стратегического выбора, существует только один способ обеспечить экономическую безопасность украинской экономики как сложной открытой системы – это реализация конкурентной стратегии, основанной на выполнении двух необходимых условий: определение приоритетов для экономического развития (основано на выборе неотъемлемых характеристик экономики как системы) и совершенствовании функционирования институтов рыночной экономики.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Предборський В.А. Економічна безпека держави: монографія. К.: Кондор, 2019. - 391 с.

2. Атаманчук Г.В. Теория государственного управления: курс лекций. К. : Омега-Л, 2018. 584 с.

3. Економіка України після кризи: орієнтири стратегічних реформ. К.: НІСД, 2019. 47 с.

4. Поважный А.С. Проблемы управления и организации деятельности акционерных обществ в Украине. - 2-е изд., перераб. и доп. - Донецк: НЭП НАН Украины, 2019. 300 с.

5. Добронравова И.С. Синергетика: становление нелинейного мышления. К. : Лыбидь, 2017. 152 с.

6. Плотинский Ю.М. Модели социальных процессов: учеб. пособ. для вузов. М.: Логос, 2017. 296 с.

СОТРУДНИЧЕСТВО ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА В СФЕРЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

П. И. Болточко

Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, boltochko@gmail.com

Рассмотрен механизм сотрудничества государств-членов Евразийского экономического союза. Отражена роль Евразийской экономической комиссии в данном сотрудничестве. Высказываются предположения о проблемных вопросах сотрудничества и отражаются возможные направления. Анализ проведен с использованием системного подхода и основан на формально-юридическом и сравнительно-правовом методах.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; интеллектуальная собственность; параллельный импорт; принцип исчерпания прав; реестр объектов интеллектуальной собственности.

COOPERATION OF MEMBER STATES OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION IN THE FIELD OF INTELLECTUAL PROPERTY

P. Boltachka

Belarusian State University, Nezavisimosti avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, boltochko@gmail.com

The article conciders the mechanism of cooperation between the Eurasian Economic Union member states. The role of the Eurasian Economic Commission in this cooperation is reflected in the analysis. Moreover, assumptions about problematic issues of cooperation are made and possible directions are reflected. The analysis of the topic was carried out using a systematic approach and is based on formal and comparative legal methods.

Key words: Eurasian Economic Union; intellectual property; parallel importation; exhaustion principle; intellectual property objects register.

Следует отметить, что государства-члены ЕАЭС осуществляют сотрудничество в вопросах интеллектуальной собственности, руководствуясь, в том числе, правовыми актами ЕАЭС. В первую очередь это положения Договора о Евразийском экономиечком союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС), а также Таможенного кодекса ЕАЭС. Указанные правовые акты регулируют, в том числе, таможенные меры по защите прав на объекты интеллектуальной

собственности. Более того, данные таможенные меры в ходе их применения неразрывно коррелируют с положениями других отраслей права на уровне национального законодательства государств-членов ЕАЭС (гражданское, уголовное, административное право). Корреляция обусловлена тем, что в международном обороте нарушение прав на объекты интеллектуальной собственности влечет применение, например, мер административной ответственности [2].

В силу того, что одними из основных целей ЕАЭС являются повышение конкурентоспособности экономик государств-членов и создание условий для устойчивого развития стран, важное значение приобретает использование общих подходов при формировании нормативной правовой базы и правоприменительной практики в сфере интеллектуальной собственности [6, с. 22].

В этой связи Договором о ЕАЭС в данной сфере определены такие задачи как гармонизация законодательства государств-членов, а также защита интересов правообладателей прав на объекты интеллектуальной собственности государств-членов.

Координатором выполнения указанных выше задач выступает Евразийская экономическая комиссия (далее – ЕЭК, Комиссия). Участниками данного процесса являются государства-члены ЕАЭС. Тем самым проводится планомерная работа, направленная на построение эффективной системы охраны, защиты и использования объектов интеллектуальной собственности в целях повышения инвестиционной привлекательности, создания благоприятных инновационных условий и формирования цивилизованного рынка интеллектуальной собственности [6, с. 22].

Следует отметить, что законодательство государств-членов ЕАЭС в целом соответствует международным стандартам в сфере интеллектуальной собственности. Однако при этом существуют отличия в правоприменении, которые создают неравные условия для субъектов хозяйствования государств-членов ЕАЭС.

Комиссия совместно с государствами-членами вырабатывает основные направления деятельности по развитию сферы интеллектуальной собственности и по созданию новых наднациональных институтов в сфере интеллектуальной собственности [6, с. 23].

К таким направлениям можно отнести:

- создание системы регистрации товарных знаков ЕАЭС и наименований мест происхождения товаров Союза;

- выработка наиболее эффективного принципа исчерпания исключительного права на товарный знак на территории ЕАЭС;

- обеспечение эффективной таможенной защиты прав на объекты интеллектуальной собственности в рамках ЕАЭС;

- повышение результативности взаимодействия уполномоченных органов государств-членов в сфере защиты прав на объекты интеллектуальной собственности;

- развитие международного сотрудничества в сфере интеллектуальной собственности [6, с. 230].

Меры по защите прав на объекты интеллектуальной собственности (далее – ОИС) принимаются таможенными органами государств-членов в отношении товаров, содержащих объекты авторского права и смежных прав, товарные знаки, знаки обслуживания и наименования мест происхождения товара, включенных в таможенные реестры государств-членов ЕАЭС. Таким образом, в отношении патентов, селекционных достижений, топологий интегральных микросхем и секретов производства таможенные органы не принимают защитных мер.

Реализация мер по защите каждого из видов ОИС представляет определенные трудности.

Так, например, в национальном патентном ведомстве одного государства-члена может быть осуществлена регистрация обозначения «Черный русский» в качестве товарного знака, а в ведомстве другого государства будет отказано в его регистрации по причине противоречия общественным интересам, принципам гуманности и морали [6, с. 29].

В результате подобных несоответствий товаропроизводителям приходится нести дополнительные издержки по защите товарных знаков на территории ЕАЭС [6, с. 29].

В целях создания эффективного механизма получения одновременной правовой охраны товарного знака и наименования места происхождения товара ЕАЭС на территориях государств-членов Союза, упрощения и ускорения процедур регистрации, устранения избыточных административных барьеров 3 февраля 2020 г. государствами подписан Договор о товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров ЕАЭС. Вместе с тем, в настоящее время данный договор не вступил в силу. Кроме того, в соответствии с положениями статьи 26 данного договора Совету ЕЭК подлежит утвердить инструкцию, которая будет определять требования к оформлению заявки на товарный знак ЕАЭС, порядок проведения экспертизы и иных действий, необходимых для полной реализации указанного выше договора. Данная инструкция должна быть утверждена в течение 3 месяцев с момента вступления договора в силу. В настоящее время на сайте ЕЭК размещен проект вышеуказанной инструкции.

Правовые акты в области защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, единые для государств-членов ЕАЭС, принимаются с целью унификации мер по охране интеллектуальной собственности на уровне Союза, так как существуют явные расхождения в положениях административного и уголовного права государств-членов, что создает условия для различной правоприменительной практики в странах.

Поэтому в целях налаживания сотрудничества и взаимодействия уполномоченных органов в области защиты прав на объекты интеллектуальной собственности был разработан и подписан Договор о координации действий по защите прав на объекты интеллектуальной собственности от 8 сентября 2015 года (далее – Договор) (вступил в силу 19 июля 2016 года).

Действие данного договора обеспечивает особое взаимодействие ЕЭК и уполномоченных органов в сфере защиты интеллектуальной собственности каждого из государств-членов.

Согласно статье 4 Договора, ЕЭК совместно с уполномоченными органами осуществляет анализ и обобщение опыта деятельности по пресечению нарушений прав на объекты интеллектуальной собственности на территориях государств-членов, а также прогнозирование тенденций в сфере предупреждения, выявления, пресечения и расследования правонарушений в данной области; также осуществляет анализ правоприменительной практики государств-членов в сфере защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, в том числе выполнения международных договоров в данной сфере; вырабатывает предложения по повышению эффективности защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, в том числе по предупреждению нарушений данных прав на таможенной территории Союза; участвует в организации и проведении совместных семинаров, конференций, иных мероприятий, направленных на повышение квалификации сотрудников уполномоченных органов и ЕЭК в сфере защиты прав на ОИС [3, ст. 4].

Следует отметить, что к Договору был разработан и принят Регламент информационного взаимодействия уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС и ЕЭК в сфере защиты прав на ОИС (вступил в силу 01 октября 2016 года).

Среди форм сотрудничества в рамках Союза уполномоченных органов по защите прав на ОИС можно выделить взаимодействие в рамках деятельности консультативного органа при Коллегии ЕЭК; обмен информацией по вопросам защиты и предупреждения нарушений прав на объекты интеллектуальной собственности; проведение

совещаний представителей уполномоченных органов; разработка и реализация согласованных планов по координации действий; проведение совместных мероприятий по защите интеллектуальной собственности; проведение стажировок, семинаров, конференций, а также иных мероприятий в целях обмена опытом; выпуск бюллетеней (сборников) и других информационных изданий [3, ст. 5].

Помимо различий в законодательстве и отсутствии действия всех единых правовых норм в области защиты прав на объекты интеллектуальной собственности существуют некоторые другие неурегулированные вопросы и проблемные направления.

Анализ источников по вопросам защиты прав на ОИС позволяет сформировать перечень основных проблемных аспектов в данном вопросе.

Одним из ключевых вопросов является необходимость формирования единого органа, осуществляющего реализацию защиты прав на ОИС в рамках ЕАЭС. При этом предлагается сформировать данный орган на наднациональном уровне.

Далее необходимо обратить внимание на вопрос ведения Единого таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности. При этом, на наш взгляд, данный вопрос обусловлен отсутствием в настоящее время ОИС в указанном реестре. Соответственно, полагаем, первоначальным шагом должна стать работа уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС по информированию субъектов хозяйствования о преимуществах включения в указанный реестр.

Отдельно следует обозначить вопросы по ввозу контрафактных товаров. В особенности это касается перемещения товаров между государствами-членами ЕАЭС. Формирование Единого реестра объектов интеллектуальной собственности позволит использовать общие условия для ввоза и вывоза товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, обеспечит для правообладателей общую в каждом государстве ЕАЭС охрану собственных ОИС, что полностью ограничит распространение незарегистрированных ОИС из одного государства в другое.

Далее можно выделить вопросы использования и нарушения исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности. На территориях государств-членов применяется принцип исчерпания исключительного права на товарный знак. Согласно данному принципу, не является нарушением исключительного права на товарный знак его использование в отношении товаров, правомерно введенных в гражданский оборот на территории любого из государств-членов

самим правообладателем товарного знака или другими лицами с его согласия [2].

Установление принципа исчерпания исключительного права на товарные знаки приводит к запрету или разрешению параллельного импорта. Суть параллельного импорта заключается в том, что один и тот же товар какого-либо производителя по различным причинам может продаваться в разных странах, но при этом цена на один и тот же товар в этих странах будет отличаться.

Параллельный импортер закупает товар в стране, где товар дешевле, а продает в другой по более высокой цене, но, в то же время, ниже цены производителя или его официального дилера.

Таким образом, параллельный («серый») импорт – это ввоз оригинального товара соответствующего производителя, но не предназначенный производителем для продажи в данном государстве.

Отмечая последствия от легализации параллельного импорта, запрет его будет выгоден производителю или его официальному дилеру, так как при существовании параллельного импорта производитель товара теряет покупателей в своем государстве. А разрешение параллельного импорта, соответственно, положительно отражается на деятельности параллельных импортеров.

В качестве примера работы различных организаций и ведомств в направлении легализации параллельного импорта можно отметить проведение первого в Беларуси форума «Бизнес в ЕАЭС», состоявшегося 13 октября 2017 года в Минске, в ходе которого затронуты вопросы по антимонопольному и таможенному регулированию и защите на товарные знаки.

Участниками форума выступили около 300 руководителей и собственников бизнеса, руководителей юридических департаментов крупных белорусских и международных компаний, руководителей и заместителей по правовой работе из компаний в России и Казахстане, а также государственных регуляторов и юридических фирм из ЕАЭС [1].

Активную работу по препятствованию параллельному импорту проводит ГТК Республики Беларусь. Также Республика Беларусь придерживается идеи сохранения регионального принципа исчерпания прав, так как при введении международного принципа фактическая нагрузка по отслеживанию контрафактной продукции переместится на национальных правообладателей.

В то же время российские антимонопольные органы желали бы ввести международный принцип исчерпания исключительных прав на товарные знаки, в частности российская сторона выступает за

легализацию параллельного импорта лекарственных средств и медицинских изделий, а, например, казахстанская – автозапчастей.

Стороны не пришли к единому мнению в данном вопросе, поэтому вопрос принципа исчерпания исключительного права и вместе с ним параллельного импорта остается открытым.

Принимая во внимание изложенное, полагаем, что одними из ключевых вопросов, затрагивающих деятельность таможенных органов по защите прав на ОИС, являются отсутствие ОИС, зарегистрированных в Едином таможенном реестре объектов интеллектуальной собственности, а также недоговоренность в применении принципа исчерпания исключительного права на товарные знаки и легализация параллельного импорта.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Бизнес в ЕАЭС: возможности и риски единого рынка [Электронный ресурс] // Revera : [site]. [2020]. URL: http://event.revera.by/eaes/program#rec31639454 (дата обращения: 04.02.2020).

2. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] : подписан 29 мая 2014 г. (ред. от 08.05.2015) // Евразийский экономический союз : [site]. [2020]. URL: https://docs.eaeunion.org/Pages/DisplayDocument.aspx?s=bef9c798-3978-42f3-9ef2-d0fb3d53b75f&w=632c7868-4ee2-4b21-bc64-1995328e6ef3&l=540294ae-c3c9-4511-9bf8-aaf5d6e0d169&EntityID=3610 (дата обращения: 03.03.2020).

3. Договор о координации действий по защите прав на объекты интеллектуальной собственности : подписан 8 сентября 2015 года // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 2016. № 3/3289.

4. Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org (дата обращения: 25.01.2020).

5. Интеллектуальная собственность в рамках Евразийской интеграции [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/_eec_intellect2015_ru-eng_block_150417.pdf (дата обращения: 20.02.2020).

6. Роль интеллектуальной собственности в развитии евразийской интеграции / Евразийская экономическая комиссия. М., 2016. 97 с.

КОНТРОЛЬ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ СТРАХОВЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

Т. А. Верезубова

Учреждение образования «Белорусский государственный экономический университет», пр. Партизанский,26, 220070, г. Минск, Беларусь, verezubova@mail.ru

На основе изучения действующего белорусского законодательства, регулирующего деятельность страховых организаций и поддержание их платежеспособности, опыта внедрения системы контроля платежеспособности страховщиков согласно директиве Solvency II в странах ЕС и проведения ее адаптации к национальным системам надзора в государствах ЕАЭС определены предпосылки для ее введения в Беларуси, к которым отнесены поэтапный переход на международные стандарты финансовой отчетности, внедрение международного языка деловой отчетности XBRL, развитие института актуариев. В процессе изучения практической и методологической стороны стандартной процедуры определения требований к капиталу платежеспособности согласно директивы Solvency II установлено, что индикаторы достаточности собственного капитала и страховых резервов дифференцированы в зависимости от проводимых видов страхования. Разработана методика оценки достаточности минимального платежеспособного капитала, основанная на предложенной классификации страховых рисков и рассчитанных индикаторов опасности их наступления; разработана технология управления страховыми рисками посредством оперативного учета результатов ежедневного мониторинга изменений показателей необходимого капитала и своевременного реагирования на них.

Ключевые слова: страхование; страховые организации; система контроля; финансовая устойчивость: Solvency II; платежеспособность.

CONTROL OF THE SOLVENCY OF INSURANCE ORGANIZATIONS IN THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY OF THE COUNTRY

T. A. Verezubova

Educational Institution “Belarusian State Economic University”, Partizansky Ave. 26, 220070, Minsk, Belarus, verezubova@mail.ru

Based on the study of the current Belarusian legislation governing the activities of insurance organizations and the maintenance of their solvency, the experience of introducing an insolvency monitoring system “Solvency II” in the EU countries and its adaptation to national surveillance systems in the Eurasian Economic Union, the research defines the prerequisites for its introduction in Belarus, which includes a phased transition to International Financial Reporting Standards, implementation of the international

business reporting language XBRL, development Actuarials institute. In the process of studying the practical and methodological aspects of the standard procedure for determining solvency capital requirements (MCR and SCR) according to the Solvency II directive, it was determined that indicators of the adequacy of equity and insurance reserves are differentiated depending on the types of insurance carried out. A methodology has been developed for assessing the adequacy of the minimum solvent capital, based on the proposed classification of insurance risks and calculated indicators of the risk of their occurrence; a technology for managing insurance risks has also been developed through the operational accounting of the results of daily monitoring of changes in required capital indicators and timely response to them.

Key words: insurance; insurance organizations; control system; financial stability: Solvency II; solvency.

В системе экономической безопасности любого государства одним из важнейших институтов является страхование, посредством которого осуществляется страховая защита населения и субъектов хозяйствования от различного рода негативных событий природного и техногенного характера, таких как аварии, пожары, наводнения, землетрясения, ураганы, эпидемии и пандемии, кражи, грабежи и другие правомерные действия третьих лиц [1, 2]. В данной ситуации возрастает ответственность государств за устойчивость финансового потенциала участников страхового рынка, обеспечение их платежеспособности и реальной возможности покрытия непредвиденных потерь юридических и физических лиц.

Принципиальной проблемой модернизации страхового сектора является улучшение качества его регулирования и государственного надзора за платежеспособностью национальных страховых организаций. Действующая в Республике Беларусь система надзора за платежеспособностью страховщиков оказалась недостаточно эффективной, поскольку не в должной мере обеспечивает контроль за их платежеспособностью. Как показало многолетнее изучение действующей практики, основными ее недостатками можно признать отсутствие мотивации и поддержки риск-менеджмента, непринятие в расчет взаимозависимости активов и обязательств. Нормативные требования к оценке результативности деятельности страховых организаций не скоординированы с внутренними корпоративными подходами к контролю эффективности бизнес-процессов [3–5].

Как показывает анализ соотношения показателей фактической маржи платежеспособности по сравнению с нормативной трех белорусских страховых организаций за ряд последних лет, данная система не предоставляет возможности определить реальную степень финансовой устойчивости страховых организаций (таблица).

Таблица – Соотношения фактического и нормативного размеров маржи платежеспособности отдельных белорусских страховщиков за 2013–2018 гг., раз

Страховая организация	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Государственный страховщик Б	13,91	13,97	13,13	10,30	11,47	9,93
Полугосударственный страховщик Т	1,63	1,65	1,69	1,72	1,79	1,81
Частный страховщик К	2,57	2,96	3,99	4,38	5,20	6,51

Примечание – Источник: составлено автором по данным годовой отчетности страховых организаций

Как показывают данные таблицы, за предшествующие 6 лет размеры фактической маржи платежеспособности в целом по страховому сектору и его отдельным звеньям в несколько раз превышали их нормативную величину (от 1,63 до 13,97 раз). Одновременно в отдельные годы низким оставался уровень рентабельности их деятельности, отсутствовала должная сбалансированность входных и выходных финансовых потоков, возрастал уровень страховых, валютных, инвестиционных и в целом финансовых рисков, вследствие чего ухудшалось финансовое состояние отдельных страховщиков. При этом действующая методика оценки их платежеспособности, базирующаяся на показателях соотношения фактической и нормативной маржи, т.к. называемая Solvency I (по названию одноименной Директивы Евросоюза), не предоставляла возможности реальной оценки финансового состояния страховых организаций.

Неслучайно в последние десятилетия в интеграционном объединении Евросоюза ведутся научные исследования, посвященные совершенствованию действующей системы финансового контроля страховых компаний [6, 7]. Они направлены на разработку обоснованных мер по усилению контроля за основными показателями деятельности организаций страхового рынка, достижению эффективности хозяйствования отдельных экономических структур и улучшению качества жизни населения. В настоящее время разработана и принята новая методика контроля платежеспособности страховых организаций Solvency II, которая постепенно с 2016 г. внедряется в систему страхования. Она призвана обеспечить уверенность страхователей и государства в надежности организаций, оказывающих страховые услуги. В ближайшей перспективе эта система контроля будет использоваться в России и других странах Евразийского экономического союза. Solvency II основана на принципах использования новых инструментов в сфере идентификации риска

потери платежеспособности страховыми организациями. Посредством разработки стратегических сценариев она призвана определить потенциальную уязвимость и предостеречь страховщиков от опасности крупных потерь. Это достигается с помощью уточнения объема необходимого капитала, совершенствования методов оценки активов и обязательств, управления риском посредством модернизации государственного, внутреннего корпоративного и общественного контроля.

Поэтому в настоящее время весьма важной и актуальной задачей является подготовка теоретической базы и практических рекомендаций к переходу на новые условия функционирования страховщиков с углубленным государственным, внутренним и общественным контролем, основанном на учете рисков страховых организаций при проведении конкретных видов страхования.

Изучение возможностей применения новой методики оценки платежеспособности страховых организаций в Республике Беларусь показало, что Solvency II носит индивидуальный характер для каждой страховой организации, а сама методика расчета базируется на использовании закрытых данных, являющихся коммерческой тайной каждого страховщика. Поэтому для исследователей отсутствует практическая возможность рассмотреть детали применения имеющихся в Директиве Евросоюза формул и методик расчетов отдельных показателей функционирования страховых организаций. При обосновании возможностей адаптации данной системы контроля платежеспособности страховых компаний к национальным особенностям белорусского страхового рынка рассматриваются только концептуальные основы исследования и оценки рисков, сопутствующих деятельности отечественных страховщиков.

Проведенное исследование показало, что проблема обеспечения гарантий платежеспособности страховых организаций может быть решена на основе рационализации многостороннего контроля за управлением рисками со стороны государства, общества и самого страховщика. На основе изучения концептуальных основ Европейской директивы Solvency II установлено, что раннее диагностирование слабых сторон финансово-хозяйственной деятельности страховой организации возможно при осуществлении расчетов необходимого капитала с учетом рисков проведения каждого вида страхования на основании отчетных данных, а также при разработке негативных сценариев развития внешней и внутренней ситуации функционирования страховщика, т.е. с помощью механизма стресс-тестирования ключевых финансовых потоков.

При этом определены предпосылки для введения в Беларуси системы контроля платежеспособности согласно директиве Solvency II, адаптированной к национальным особенностям функционирования страховых организаций. К таким обязательным действиям, предшествующим внедрению данной системы контроля платежеспособности страховщиков, отнесены: поэтапный переход на международные стандарты финансовой отчетности, внедрение международного языка деловой отчетности XBRL, развитие института актуариев. В процессе изучения практической и методологической стороны стандартной процедуры определения требований к капиталу платежеспособности (MCR и SCR) согласно директивы Solvency II установлено, что индикаторы достаточности собственного капитала и страховых резервов дифференцированы в зависимости от проводимых видов страхования. Разработана методика оценки достаточности минимального платежеспособного капитала, основанная на предложенной классификации страховых рисков и рассчитанных индикаторов опасности их наступления; разработана технология управления страховыми рисками посредством оперативного учета результатов ежедневного мониторинга изменений показателей необходимого капитала и своевременного реагирования на них.

Как показала апробация предложенных методик расчета необходимого капитала на примере трех белорусских страховых организаций, с ее применением возникает реальная возможность раннего диагностирования опасностей проведения отдельных видов страхования, таких как страхование рисков непогашения кредитов, страхование ответственности эмитентов ценных бумаг и др. Учет результатов проведенных расчетов позволяет менеджерам страховых организаций принять своевременные решения о совершенствовании правил страхования, или приостановлении операций заключения новых договоров по таким видам страхования, которые повышают риски снижения финансовой устойчивости страховщика.

Адаптация концептуальных принципов европейской директивы Solvency II к условиям функционирования отечественных страховых организаций позволит укрепить страховой сектор страны, повысить финансовую мощность каждого страховщика, гарантировать выполнение их обязательств перед страхователями, увеличить уровень доверия клиентов и тем самым расширить объем проводимых страховых операций и доходную базу страховщиков.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Архипов А.П. Финансовый менеджмент в страховании. М. : Инфра – М, 2015.

2. Никулина Н.Н., Эриашвили Н.Д. Страховой менеджмент. М. : Юнити-Дана, 2015.

3. Верезубова Т.А. Финансовая стратегия страховых организаций в условиях развития национальной экономики. Минск : Белорус. гос. экон. ун-т, 2015.

4. Verezubova T. Financial strategy of insurance companies // Polish Journal of Management Studies. – Częstochowa, 2015.

5. Verezubova T.A., Cai Yunxiao, Trashchenko O.L., Chirich M.W. Evolution of insurance on the territory of the Republic of Belarus // Наук.і пр. Донецьк. нац. технічн. ун-ту. 2019. № 7.

6. Wanat S., Konieczny R. Estimation of the diversification effect in Solvency I under dependence uncertainty // Financial sciences. 2017. № 4 (33).

7. Pukala R. Czy wymagają ubezpieczyciele Solvensy II (Polska) // Usługi finansowe. 2012. № 5 (95).

ФАКТОРЫ СОХРАНЕНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬНОЙ ЦЕННОСТИ ШВЕЙНЫХ ИЗДЕЛИЙ НА СТАДИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Г. М. Власова

Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, GMVlasova97@mail.ru

В статье рассмотрены факторы, способствующие сохранению потребительной ценности швейных изделий на стадии эксплуатации. Отмечена значимость информационного сопровождения швейной продукции для обеспечения правильного выбора режимов хранения, методов и средств ухода за швейной одеждой.

Ключевые слова: сохраняющий фактор; швейные изделия; товар; качество.

FACTORS OF PRESERVING THE CONSUMER VALUE OF CLOTHING PRODUCTS AT THE OPERATIONAL STAGE

G. M. Vlasova

Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, GMVlasova97@mail.ru

The article considers the factors contributing to the preservation of garment consumer value at the stage of its exploitation. The importance of information support of garment to ensure the correct choice of storage modes, methods and means of care for it is highlighted in the research.

Key words: preserving factor; garments; product; quality.

Особенностью современного рынка одежных товаров является большое разнообразие ассортимента, которое достигается благодаря использованию модифицированных химических волокон, применению различных фактур тканей, новых отделок и конструкций. В настоящее время при изготовлении швейной одежды используют ткани, различные по волокнистому составу, плотности, отделке, технологическим и потребительским свойствам. При этом во многих изделиях в качестве отделки использована кожа, мех, стразы, сложная фурнитура, что не только вызывает сложности при выборе оптимального способа ухода за подобной одеждой, но и может привести к потере товарного вида изделия и к невозможности его дальнейшей эксплуатации.

Современные технологии производства тканей со сложными видами отделки опережают развитие и совершенствование методов обработки швейной одежды из подобных материалов на предприятиях химической чистки Республики Беларусь. В настоящее время созданы и

используются в массовом производстве швейной одежды принципиально новые фактурные ткани, отличающиеся особыми физико-химическими, механическими и функциональными свойствами, в том числе ткани с отделками «Cracking» (с эффектом растрескивания сверхжесткой пленки), «Metallon» (с включением металлических нитей), «Neopren» (с резиноподобными свойствами), «флокирование» (с ворсом, нанесенным в электромагнитном поле), «композитно-модифицированная» (с включением интерактивных или люминесцирующих волокон), «глиттерная» (с использованием крупнозернистых полиэфирных порошков), «пенная» (объемные изображения на ткани, получаемые в процессе сушки нанесенного полимера при высокой температуре). Указанное разнообразие текстильных материалов по исходной материальной природе и отделке определяет необходимость особого внимания к сохранению уровня качества одежды на стадии эксплуатации

В процессе эксплуатации уход за швейной одеждой осуществляется за счет стирки, сушки, глажения, химической чистки, отбеливания. При выборе режимов указанных способов ухода необходимо учитывать волокнистый состав используемых материалов и их структуру, особенности отделки, специфику конструкции швейного изделия, наличие сложной и неснимаемой фурнитуры и др. В случае несоблюдения режимов указанных способов ухода ухудшается качество обработки: изменяются физико-механические свойства изделий, возникают дефекты (ласы, опалы, утонения, пятна, замины и др.).

Стирка оказывает не только положительное влияние на швейную одежду (удаление загрязнений, придание опрятного вида), но и может вызвать ряд нежелательных изменений (ухудшение потребительских свойств, уменьшение срока службы и т.д.), снижая, тем самым, потребительную ценность швейной одежды. В процессе стирки происходит изменение структуры материалов за счет свойлачивания, уплотнения, разрыхления, сдвига волокон и т.д. Кроме того, в процессе стирки швейной одежды происходит изменение линейных размеров материалов, что приводит к искажению конструкции и формы одежды. При этом на снижение потребительной ценности одежды влияют такие факторы, как жесткость и температура воды, качество и состав моющего средства, применение отбеливающих средств, механические усилия, истирание.

Химическая чистка изделий включает удаление пятен, мойку, отжим, сушку, а также процессы облагораживания и влажно-тепловой обработки [1]. Химчистка может проходить в среде хлорорганических растворителей (ПХЭ), углеводородных растворителей (KWL-

растворителе) или в водных растворах моющих средств (аква-чистка) [2, с. 15]. Перхлорэтилен не оказывает разрушительного воздействия на текстильные волокна, за исключением поливинилхлоридных [3, с. 14]. KWL-растворители относятся к щадящим, обеспечивают отсутствие частичного или полного обесцвечивания изделий, усадки. Изделия при этом сохраняют эластичность, мягкость, блеск, насыщенность цвета [3, с. 47].

Аква-чистка позволяет максимально удалить загрязнения и вызывает минимальное изменение товарного вида и свойств материалов. Данный режим химчистки используется для изделий, имеющих множественные водорастворимые загрязнения; изделий с большим вложением синтетических волокон; изделий из плащевых смешанных тканей, утепленных неткаными синтетическими утеплителями, искусственным мехом с грунтом из синтетических волокон; изделий из плащевых тканей с пленочным покрытием; изделий из дублированных синтетических тканей и т.п. [2, с. 23].

Чистка изделий производится в обычном или щадящем режиме в зависимости от волокнистого состава используемых материалов и особенностей отделки изделий [3, с. 44]. Щадящего режима требуют изделия из тканей, содержащих шерстяные, шелковые, ацетатные, вискозные, полиуретановые волокна; изделия из объемной полиакрилнитрильной пряжи; изделия, подвергнутые фронтальному дублированию; изделия, содержащие различные украшения; изделия, утепленные объемным синтетическим утеплителем, пухо-пером и др.

Химическая чистка способствует сохранению потребительских свойств швейной одежды, улучшению ее товарного вида, но в тоже время может оказать и отрицательное влияние. Нарушение технологии химической чистки может привести к изменению линейных размеров швейных изделий, образованию таких дефектов, как нарушение целостности ткани, осыпание нитей из швов, выцветание места износа, изменение цвета или оттенка изделия, свойлачивание ворса, дыры, зазубрины, пятна, зацепы, потеря формы, усадка, складки, ласы, пролегание швов и т.д.

Воздействие живых организмов на промышленное сырье, материалы и изделия может существенно изменить их потребительские свойства, снизить качество, а в ряде случаев привести к полному их разрушению. В реальных условиях хранения и эксплуатации швейной одежды на нее оказывают повреждающее воздействие микроорганизмы (бактерии, микроскопические грибы), насекомые (моли, термиты) и млекопитающие (крысы, мыши). Однако в сложившихся климатических условиях Республики Беларусь наиболее распространенными агентами

биоповреждений швейной одежды в период эксплуатации и хранения являются моль, бактерии и микроскопические грибы.

Приносимый молями ущерб ставит их в ряд экономически значимых насекомых-вредителей, борьба с которыми во всем мире является актуальной проблемой науки и практики. Подтверждением тому служат принятые в высокоразвитых странах государственные и фирменные стандарты методов контроля устойчивости материалов к повреждениям молью и постоянно обновляющиеся методы интегрированной борьбы с этими вредителями, включающие все известные современной науке направления контроля вредных насекомых.

Существуют инновационные методы защиты одежды от повреждений молью, которые основаны на том, чтобы сделать шерсть «несъедобной» для моли. Данные методы относятся к промышленным и являются сложными и дорогостоящими. Так, например, разработан метод химической модификации кератина шерсти**,** снижающий пищевую привлекательность волокна для личинок моли. Данный метод предполагает химическое разрушение в кератине материала серных мостиков, заменив их другими химическими связями. Такая шерсть не меняет свойств, выглядит такой же красивой [4, с. 53]. Однако данный метод имеет чрезвычайно ограниченное практическое применение в промышленности из-за высокой стоимости и сложности выполнения.

Согласно инновационным исследованиям в области использования вирусов, для уничтожения личинок и гусениц молей-кератофагов перспективным является использование вирусов, поражающих данных насекомых. Интерес представляет также краска марциус желтый, способная сделать шерсть, окрашенную ею, «несъедобной» для моли. Однако данная краска блеклая и невыразительная, что сильно ограничивает ее промышленное использование [4, с. 53].

Одежда (в том числе отдельные волокна, текстильно-вспомогательные вещества на обработанной ткани) являются благодатной питательной почвой для множества микроорганизмов. За счет микробиологического повреждения тканей ежегодные убытки в мире составляют сотни миллионов долларов [4, с. 127].

Стойкость волокон и тканей к биоповреждениям зависит, прежде всего, от химической природы волокон, из которых они изготовлены. Чаще всего приходится сталкиваться с микробиологическими повреждениями текстильных материалов на основе натуральных волокон – хлопчатобумажных, льняных и других, утилизируемых сапрофитной микрофлорой [4, с. 126].

Различная повреждаемость тканей микроорганизмами обусловлена также различиями структуры тканей. Наибольшему повреждению подвержены ткани с меньшей толщиной, поверхностной плотностью и высокой сквозной пористостью, так как это обеспечивает большую площадь контакта материала с микроорганизмами и позволяет им легко проникать в глубь ткани. Увеличение степени крутки пряжи способствует повышению ее биостойкости [4, с. 129].

Морфологическая картина биоповрежденных швейных изделий и входящих в них единичных волокон определяется также условиями существования, временем воздействия микроорганизмов, состоянием объектов (износ, наличие загрязнений, механических повреждений и др.) [5, с. 11].

Однако необходимо отметить, что воздействие микроорганизмов на материалы и швейную одежду может приводить не только к неблагоприятному, но и к благоприятному для человека итогу. Так, например, биотехнологические методы применяются при отделке текстильных материалов. Эти методы основаны на использовании ферментов для осуществления тех или иных физико-химических процессов. Наиболее полно проработаны биотехнологии в операциях подготовки (расшлихтовка тканей, отварка и беление хлопчатобумажных тканей, промывка шерстяных тканей), а также для создания эффектов «варенки» джинсовых и других тканей, биополирования [4, с. 128-129].

В последние годы приобрела популярность швейная одежда с обработкой «stone-wash», которая создает эффект старения, потертости материала (тертые джинсы или затертые швы). В результате такой обработки происходит неравномерное обесцвечивание, что придает изделиям модный «поношенный» вид. Ткань изделия при этом становится более мягкой и приятной на ощупь.

Придание тканям антимикробных свойств преследует две основные цели: защиту от действия микроорганизмов и защиту от действия патогенной микрофлоры объектов, соприкасающихся с текстильными материалами.

В первом случае речь идет о придании волокнистым материалам биостойкости, а, следовательно, о пассивной защите; во втором случае – о создании условий для превентивной атаки со стороны текстильного материала на болезнетворные бактерии и грибы для предохранения от их действия защищаемого объекта.

Основным методом повышения биостойкости тканей является применение антимикробных препаратов (биоцидов). Существуют следующие способы придания биостойкости швейной одежде:

- пропитка биоцидами, химическая и физическая модификация волокон и нитей, формируемых затем в текстильный материал;

- пропитка ткани растворами или эмульсиями антимикробного препарата, ее химическая модификация;

- придание антимикробных свойств тканям в процессе их крашения и заключительной отделки;

- применение дезинфицирующих веществ при химической чистке или стирке швейных изделий.

В настоящее время существуют две принципиальные технологии придания антимикробной отделки. Согласно первой технологии, биологически активные вещества могут добавляться в синтетическое волокно при прядении. Этот метод обеспечивает миграцию активных веществ, что очень важно, так как только расположенные по всей поверхности волокна частицы могут дать защитный эффект. Полиакрилонитрильные, ацетатные или полипропиленовые волокна с антимикробной отделкой уже представлены на рынке. Для других типов синтетических волокон придание антимикробной отделки из-за высоких температур при переработке представляется проблематичным.

По второй, более гибкой технологии, антимикробная отделка осуществляется на стадиях производства ткани. В большинстве случаев заключительная отделка включает ряд технологических процессов, например, нанесение мягчителей, препаратов грязеотталкивающей отделки и т. д. Из-за множества типов волокон и их комбинаций подобрать подходящий препарат для отделки можно только путем проведения предварительных испытаний.

Таким образом, к факторам, способствующим сохранению потребительной ценности швейной одежды в процессе эксплуатации, следует отнести полноту информационного обеспечения; способы ухода; режимы влажно-тепловой обработки; технологию химической чистки; способы и методы защиты от биоповреждений.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Гармажапова, Е. Влияние типа фермента, восстановителя и ПАВ на удаление белковых пятен / Е. Гармажапова, Т. Баланова, В. Сафонов // Современная химчистка и прачечная. 2006. № 2. С. 33-36.

2. Соловей, Н.Г. Оптимальная технология химической чистки изделий: учеб. пособие / Н.Г. Соловей, А.В. Баранчук, Т.А. Бабок. – Минск: ООО «Асобны Дах», 2001. 60 с.

3. Оптимальная технология химической чистки изделий / М-во торговли Респ. Беларусь, Белорусское государственное объединение организаций бытового обслуживания населения РУП «Белбыттехпроект». Минск, 2006. 127 с.

4. Пехташева, Е.Л. Биоповреждения и защита непродовольственных товаров: учеб. М.: «Академия», 2002. 224 с.

5. Шукан, Л.А. Идентификационное исследование биоповрежденных текстильных изделий: метод. пособие для судебных экспертов / Л.А. Шукан, А.З. Малинникова, В.П. Озерова. Минск: НИИ ПККиСЭ, 1997. 40 с.

РОЛЬ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

Н. А. Драгуленко[1)], Л. И. Тарарышкина[2)]

[1)] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, ndragulenko98@mail.ru
[2)]Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, tararyshkina@rambler.ru

В статье анализируется применение таможенной процедуры таможенного транзита таможенными органами Республики Беларусь и иными государствами-членами Евразийского экономиечского союза. Раскрыты теоретические основы внедрения данной процедуры в странах Евразийского экономического союза, а также рассмотрены различные эксперименты, проводимые государствами-членами Евразийского экономического союза, направленные на развитие экономик государств, а также на улучшение международной торговли.

Ключевые слова: транзит; навигационные пломбы; электронное декларирование.

ROLE OF CUSTOMS TRANSIT IN INTERNATIONAL TRADE

N. A. Dragulenko[a], L. I. Tararyshkina[b]

[a]Belarusian State University, Niezalieznasci Ave., 4, 220030, Minsk, Belarus, ndragulenko98@mail.ru (corresponding author)
[b]Belarusian State University, Niezalieznasci Ave., 4, 220030, Minsk, Belarus, tararyshkina@rambler.ru

The article analyzes the application of the customs procedure of customs transit by the customs authorities of the Republic of Belarus and other member states of the Eurasian Economic Union. The theoretical foundations of the implementation of this procedure in the Eurasian Economic Union member states are revealed and various experiments conducted by the Eurasian Economic Union member states aimed at developing the economies of states, as well as improving international trade, are concidered in the research.

Key words: transit; navigation seals; electronic declaration.

Республика Беларусь имеет преимущественное территориальное расположение и является страной, связывающей Западную Европу и Российскую Федерацию, а также страны Юго-Восточной Азии. Через Республику Беларусь проходят такие транспортные коридоры как Великий Шелковый путь и 2 трансъевропейских транспортных коридора. Ежегодно через Республику Беларусь проходит около

20 млн тонн транзитных грузов. Около 2 млн транзитных деклараций оформляются таможенными органами Республики Беларусь ежегодно, при чем около 80 % из них оформляются в течение 10 минут. Однако следует отметить, что из года в год количество транзитных деклараций увеличивается, поэтому таможенные органы Республики Беларусь уделяют особое внимание вопросу таможенной процедуры таможенного транзита.

Таможенная процедура таможенного транзита – таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру.

При подготовке ТК ЕАЭС был разработан ряд решений ЕЭК, касающихся вопроса таможенной процедуры таможенного транзита. Так, например, Решение Коллегии ЕЭК от 13.12.2017 № 170 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры таможенного транзита» (далее – Решение № 170) устанавливает порядок совершения таможенных операций, связанных с продлением срока таможенного транзита, порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на изменение места доставки товаров, порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми (транспортируемыми) в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по таможенной территории ЕАЭС, а также на замену транспортных средств, перевозящих (транспортирующих) такие товары, или с уведомлением таможенного органа о совершении таких операций, порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на осуществление разгрузки, перегрузки (перевалки) и иных грузовых операций с товарами ЕАЭС, перевозимыми (транспортируемыми) с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем, а также на замену транспортных средств, перевозящих (транспортирующих) такие товары, на территориях государств, не являющихся членами Союза, или с уведомлением таможенного органа о совершении таких операций, порядок совершения таможенных операций при аварии, действии непреодолимой силы или иных обстоятельствах, возникших

при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, порядок совершения таможенных операций, связанных с завершением и прекращением действия таможенной процедуры таможенного транзита [2].

Также было подготовлено Решение Коллегии ЕЭК от 7 ноября 2017 г. № 138 «Об особенностях применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, и определения размера обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении таких товаров» [3].

Важным является то, что из-за увеличения транзитных деклараций таможенные органы делают акцент на электронном взаимодействии с перевозчиками.

Так, например, активно внедряется подача транзитной декларации в электронном виде. В Республике Беларусь на техническом уровне все подготовлено, однако на практике пока не реализовано, и будет полностью внедрено только после проверки пилотных программных средств. Доля транзитных деклараций, представленных в электронном виде, составляет 7 %. Из них 65 % это транзитная декларация, поданная в электронном виде, в отношении товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Именно по предложению Республики Беларусь в Решение № 170 включена норма, позволяющая уведомлять таможенный орган о совершении грузовых операций или замене транспортных средств путем указания сведений о них в транзитной декларации, поданной такому таможенному органу для помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита. При этом дополнительное уведомление в указанный таможенный орган не направляется. Внедрение такой возможности значительно упрощает совершение таможенных операций и является отличным примером взаимодействия таможни и бизнеса.

Для ускорения совершения таможенных операций, связанных с перемещением транзитных товаров, Республика Беларусь активно внедряет в свою деятельность различные эксперименты. Так, например, в РПТО «Берестовица» с 3 сентября 2018 г. проводится эксперимент по применению сейф-пакетов при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита. Данный эксперимент применяется в отношении сборных грузов с целью упрощения совершения таможенных операций.

Важными вопросами остаются разработка единой системы транзита, а также подача транзитной декларации в электронном виде.

В 2018 г. в Бишкеке на заседании Объединенной коллегии таможенных служб государств-членов ЕАЭС ФТС Российской Федерации предложен проект соглашения о единой системе транзита ЕАЭС. На встрече обсуждены меры по реализации единой системы транзита ЕАЭС с использованием технических средств и информационных технологий таможенных органов стран-членов ЕАЭС. Внедрение единой системы транзита будет способствовать сокращению финансовых и временных издержек субъектов ВЭД, упрощению и ускорению совершения таможенных операций и контроля [6].

С 8 сентября до 1 ноября 2018 г. проводился эксперимент по мониторингу транзитных перевозок через территорию государств-членов ЕАЭС с использованием автомобильного транспорта с помощью навигационных пломб. В эксперименте участвовали российские и казахстанские таможенные органы. Таможенные органы Республики Беларусь, Республики Армения и Кыргызской Республики не присоединились к эксперименту, так как не были достаточно готовы в техническом плане к проведению такого эксперимента, а также правительствами государств-членов ЕАЭС не были определены национальные операторы систем отслеживания международных транзитных перевозок грузов [1].

Эксперимент прошел успешно, были проанализированы все преимущества и недостатки, а также предложена доработка проекта соглашения о единой системе транзита ЕАЭС.

Что касается Республики Беларусь, то в ноябре 2018 г. Председатель ГТК Сенько Ю.А. и Член Коллегии по таможенному сотрудничеству ЕЭК Мукай Кадыркулов обсудили вопросы, касающиеся единой системы транзита товаров [4].

В феврале 2019 г. начался национальный эксперимент по созданию единой системы транзита. Он проводится в 5 крупных РПТО, расположенных на белорусско-литовской, польской, латвийской и украинской границах: РПТО «Брузги-2», РПТО «Каменный Лог», РПТО «Бигосово-1», РПТО «Козловичи» и РПТО «Новая Гута».

В рамках эксперимента планируется замена свинцовых средств идентификации (пломб) на электронные. Электронная пломба представляет собой навигационное устройство, которое позволяет отслеживать местонахождение транспортного средства.

Уникальность пилотного проекта, проводимого в Республике Беларусь, заключается в том, что, несмотря на использование опыта других стран-членов ЕАЭС, таможенные органы Республики Беларусь

разработали свой собственный сегмент, который впоследствии будет внедрен и соединен с системами транзита товаров всех 5 государств-членов ЕАЭС. Всего лишь за месяц эксперимента было применено более 100 электронных пломб, хотя всего в пилотном проекте планировалось применить более 150 пломб. Это обозначает, что эксперимент получил широкий интерес среди субъектов хозяйствования [5].

Планируется ввести единую систему транзита ЕАЭС во всех государствах-членах ЕАЭС с использованием электронных пломб в ближайшее время.

Таким образом, в государствах-членах ЕАЭС внедряются различные меры и эксперименты, направленные на улучшение работы таможенных органов и субъектов хозяйствования в рамках таможенной процедуры таможенного транзита. Такие меры способствуют развитию экономик государств, тем самым положительно влияя на международную торговлю.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Доклад о реализации основных направлений интеграции в рамках Евразийского экономического союза, 2018 г. [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2019]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/2018.pdf (дата обращения: 22.04.2019).

2. О некоторых вопросах применения таможенной процедуры таможенного транзита [Электронный ресурс] : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 13 декабря 2017 г. № 170 // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2019]. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01415574/clcd_15122017_170. – (дата обращения: 04.03.2019).

3. Об особенностях применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза в несобранном или разобранном виде в некомплектном или незавершенном виде, а определения размера обеспечения исполнения обязанностей по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении таких товаров [Электронный ресурс] : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 7 ноября 2017 г. № 138 // Евразийская экономическая комиссия: [site]. [2019]. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01415179/clcd_10112017_138. (дата обращения: 04.03.2019).

4. Государственный таможенный комитет Республики Беларусь : [site]. [2019]. URL: http://www.customs.gov.by/ru (дата обращения: 27.01.2019).

5. Система электронного мониторинга таможенного транзита внедряется в Беларуси [Электронный ресурс] // Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь : [site]. [2019]. URL: http://pravo.by/novosti/obshchestvenno-politicheskie-i-v-oblasti-prava/2019/mart/32962. (дата обращения: 02.04. 2019).

6. Таможенные службы ЕАЭС проработали меры по созданию единой системы транзита товаров [Электронный ресурс] // Ассоциация межд. автомобильных перевозчиков "БАМАП". : [site]. [2018]. URL: http://bamap.org/information/news/2018_04_20_95007/ (дата обращения: 02.02.2019).

ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О. С. Елфимова[1)], В. Г. Высоцкая[2)]

[1)]Тюменский государственный университет, ул. Володарского, д. 6, 625003, г. Тюмень, Российская Федерация, o.s.elfimova@utmn.ru
[2)] Тюменский государственный университет, ул. Володарского, д. 6, 625003, г. Тюмень, Российская Федерация, v.g.vysockaya@utmn.ru

Показано значение роли государства в обеспечении экономической безопасности страны. Экономическая безопасность реализуется всей существующей системой государственных органов. Проанализирована роль таможенных органов Российской Федерации как важного элемента системы обеспечения экономической безопасности. Дана характеристика задач и функций таможенных органов во взаимосвязи с основными документами стратегического планирования по обеспечению национальной и экономической безопасности. На основе анализа компетенций таможенных органов, обозначены иные виды национальной безопасности, которые обеспечивают таможенные администрации. Предлагается их учитывать при формировании административно-правового статуса таможенных органов. В Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года вопросы безопасности обозначены в качестве приоритетного направления в деятельности таможенных органов.

Ключевые слова: национальная безопасность, экономическая безопасность; угрозы; таможенные органы; стратегия развития таможенной службы.

THE SECURITY ISSUES IN THE ACTIVITIES OF THE RUSSIAN CUSTOMS AUTHORITIES

O. S. Elfimova[a], V. G. Vysotckaia[b]

[a]University of Tyumen, 6 Volodarskogo Street, 625003, Russian Federation, Tyumen o.s.elfimova@utmn.ru (corresponding author)
[b]University of Tyumen, 6 Volodarskogo Street, 625003, Russian Federation, Tyumen, v.g.vysockaya@utmn.ru

The article touches upon the idea of the role of the state in ensuring the economic security of the country. Economic security is implemented by the entire existing system of government bodies. The role of the Russian customs authorities as an important element of the system ensuring economic security is analyzed in the research. The characteristic of the customs tasks and functions is given in connection with the main documents of strategic planning to ensure national and economic security. Based on the analysis of customs competence conducted other types of national security that the customs authorities provide are identified in the research. These types of national security are proposed to be taken into account when forming the administrative-legal status of customs authorities. The security

issues are a priority in the activities of customs authorities. This is indicated in the draft Strategy for the Development of the Customs Service of the Russian Federation until 2030.

Key words: national security; economic security; threats; customs; customs development strategy.

В современных условиях одним из основных вопросов экономического развития страны является ее национальная экономическая безопасность. Своевременное выявление угроз и осуществление мер по их устранению является важным направлением политики современного государства. Таможенная служба занимает особое место в системе государственного управления. Именно таможенная служба участвует в реализации как внутренних (создание условий для развития экономики; обеспечение нормальных жизненных условий и безопасности общества и человека; обеспечение формирования государственного бюджета; защита окружающей среды и др.), так и внешних (поддержание мира и обеспечение мирного сосуществования; защита независимости и своих территорий в процессе интеграции в мировую экономику; защита интересов во внешней торговле; создание партнерских отношений для решения глобальных проблем) функций государства.

Так, таможенные органы путем реализации возложенных на них функций прямо или косвенно содействуют поддержанию и дальнейшему развитию национальной экономической системы. Процесс взаимодействия государства и таможни, сложившийся еще с древних времен, может быть обозначен понятием государственная таможенная политика, которую должно рассматривать в качестве основного инструмента отражения угроз экономической безопасности России.

В научном плане категория экономической безопасности до сих пор сохраняет множественность интерпретаций. Анализ ряда определений показывает, что в качестве основных составляющих авторы выделяют такие характеристики, как социально-экономическое развитие, стабильность и др.

Долгое время отсутствовала и нормативная трактовка данного понятия. Интересно, что определение понятия экономической безопасности изначально было дано в ст. 2 Федерального закона «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» как «…состояние экономики, обеспечивающее достаточный уровень социального, политического и оборонного существования и прогрессивного развития Российской Федерации, неуязвимость и независимость ее экономических интересов по отношению к возможным внешним и внутренним угрозам и воздействиям» [1]. В Стратегии

национальной безопасности Российской Федерации [2] встречаются два варианта словосочетаний – экономическая безопасность и национальная безопасность в области экономики. Непосредственно определения категории экономической безопасности в документе не дается. Что касается понимания национальной безопасности в области экономики, то содержательно в него включены факторы, представляющие угрозы для экономической безопасности государства.

Утвержденная в 2017 году Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года демонстрирует прогрессивный сдвиг в формировании современных взглядов на общегосударственные приоритеты и задачи, а также практические пути достижения социально-экономической стабильности и безопасности государства по всем направлениям внешней и внутренней политики Российской Федерации. В соответствии с ее положениями под «экономической безопасностью следует понимать состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов Российской Федерации» [3].

Оставляет желать лучшего правовое закрепление экономической безопасности как вида национальной безопасности. Если в Стратегии национальной безопасности экономическая безопасность презентуется как вид национальной безопасности, то в Федеральном законе «О безопасности» от 28.12.2010 № 390-ФЗ, к сожалению, экономическая безопасность в перечислении видов безопасности не зафиксирована. По-видимому, законодатель «скрыл» ее за формулировкой «и иные виды безопасности, предусмотренные законодательством Российской Федерации».

Вместе с тем, экономическая безопасность это существенный составляющий элемент в системе национальной безопасности России, которая ориентирована на обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, эффективное решение внутренних социально-экономических задач, а также связана с обеспечением национальных государственных интересов в мировом взаимодействии.

В соответствии с законодательством Российской Федерации государственная политика в области обеспечения безопасности осуществляется федеральными органами государственной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления. В структуру федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации входит Федеральная таможенная служба России (далее – ФТС России), которую можно

считать полноправным и значительным субъектом обеспечения безопасности государства.

Рассмотрим, как этот аспект отражен в нормативно правовых актах в сфере таможенного дела. Во-первых, задача таможенных органов, связанная с защитой национальной безопасности, зафиксирована в наднациональном законодательстве в рамках Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС). В статье 351 Таможенного кодекса ЕАЭС первой задачей, которую на таможенной территории в пределах своей компетенции обеспечивают таможенные органы, является «защита национальной безопасности государств-членов, жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды» [4]. В свое время в Таможенном кодексе Таможенного союза задача в формулировке «обеспечение в пределах своей компетенции мер по защите национальной безопасности государств - членов таможенного союза…» занимала седьмую позицию из десяти основных задач таможенных органов.

Во-вторых, в законодательстве Российской Федерации, а именно, в Федеральном законе «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» указывается как цель таможенного регулирования – «обеспечение экономической безопасности Российской Федерации при осуществлении внешней торговли товарами» [5].

В-третьих, вопросы, связанные с обеспечением экономической безопасности, отражены в программах и стратегических документах ФТС России по таможенному администрированию. Стратегия развития Федеральной таможенной службы до 2020 года представляет собой магистральный нормативно правовой акт. Основные идеи развития ФТС России соотносятся с положениями документов стратегического планирования России, связанных с решением задач по обеспечению национальной безопасности. Р.А. Лаптев и Р.А Рогов сопоставили вызовы и угрозы из Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 с направлениями деятельности таможенных органов. Авторы делают вывод о «значительном влиянии таможенных органов России на уровень защищенности экономических интересов России и состояние экономической безопасности», подчеркивая, что «только эффективная таможенная система может стать определяющим фактором для интеграции российской экономики в мировую при сохранении экономического суверенитета России» [6, с. 80-81].

Приведем некоторые характеристики, раскрывающие особенности деятельности таможенных органов в области обеспечения

экономической безопасности. Итак, это связано со следующими моментами:

- «противодействие угрозам экономической безопасности и создание благоприятных условий для внешней торговли»;
- «обеспечение экономической безопасности в сфере внешнеэкономической деятельности Российской Федерации»;
- «повышение уровня экономической безопасности Российской Федерации, создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в российскую экономику, полного поступления доходов в федеральный бюджет, защиты отечественных производителей, охраны объектов интеллектуальной собственности и максимального содействия внешнеторговой деятельности на основе повышения качества и результативности таможенного администрирования»;
- «формирование доходной части федерального бюджета должно быть не только оптимизировано в соответствии с новыми реалиями, но и направлено на обеспечение экономической безопасности страны»;
- «внедрение современных информационных технологий в деятельность таможенных органов в целях обеспечения экономической безопасности Российской Федерации, повышения качества таможенного администрирования и предоставления государственных услуг»;
- «совершенствование правоохранительной деятельности, усиление борьбы с преступлениями и административными правонарушениями в сфере таможенного дела направлены на повышение уровня экономической безопасности государства»;
- «обеспечение баланса между максимальным облегчением условий для международной торговли и мерами, осуществляемыми таможенными органами по защите экономической безопасности Российской Федерации» [7].

Представленные выше тезисы позволяют обратить внимание на разные виды безопасности, например, такие как внешнеэкономическая (внешнеторговая), финансовая, правовая, инвестиционная, информационная, в реализации которых принимают участие таможенные органы. Заметим, что все вышеобозначенные виды можно рассматривать в структуре видов, как экономической безопасности, так и национальной. Анализируя практическую деятельность таможенных служб по реализации возложенных на них функций, возможно «обозначить их отношение к обеспечению также таких видов безопасности как экологическая, инновационная, культурная, пограничная, продовольственная, радиационная» [8, с. 41]. Но, к сожалению, в таможенном законодательстве ЕАЭС и России

в компетенциях таможенных органов не упоминается их участие в обеспечении конкретных видов национальной безопасности. В.А. Муталимов и Е.А. Логинов сходятся во мнении, что «при сохранении прежних и появлении новых полномочий таможенных органов, направленных на решение задач по обеспечению международной, национальной безопасности, данный факт следует расценивать как существенный пробел в правовом регулировании административно-правового статуса таможенных служб» [9, с. 74; 10, с. 44]. При этом достаточно целесообразным представляется «учесть данное упущение и закрепить функции таможенных органов в сфере внешнеэкономической безопасности в таможенном законодательстве ЕАЭС» [11, с. 36].

Экономическая безопасность государства представляет собой сложное социально-политическое и экономическое явление, включающее в себя целую систему комплементарных факторов, где внешнеэкономические отношения являются важным аспектом государственного регулирования. В этой связи, деятельность таможенных органов Российской Федерации по обеспечению безопасности государства представлена достаточно широкими и многогранными направлениями.

Современный быстроменяющейся мир с интенсивными интеграционными процессами требует усилий всех органов власти для обеспечения устойчивого экономического развития. В июле 2019 года ФТС России был представлен проект Стратегии развития таможенной службы до 2030 года. Знаковым фактом является формулирование миссии таможенной службы, а именно, содействие росту товарооборота и несырьевого экспорта, развитию международной торговли, достижение высокого качества таможенного администрирования, полноты взимания таможенных платежей, обеспечение национальной безопасности Российской Федерации, создание конкурентных преимуществ для законопослушных участников ВЭД. «Качественно новая и умная таможня» должна стать «результативной для государства». Для этого необходимо эффективно противодействовать угрозам национальной безопасности (в части сферы ведения ФТС России) и обеспечивать полноту взимания таможенных платежей. Следовательно, таможенной службе Российской Федерации принадлежит важнейшая роль в разработке и проведении таможенной политики для минимизации внутренних и внешних угроз национальной и экономической безопасности страны и повышении конкурентоспособности национальной экономики. Таким образом,

вопросы безопасности обозначены в качестве приоритетного направления в дальнейшей деятельности таможенных органов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. О государственном регулировании внешнеторговой деятельности : Федеральный закон от 13 октября 1995 г. № 157-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации от 31.12.2015 № 683. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года : Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2017 № 208. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. Лаптев Р.А., Рогов Р.А. Исследование роли таможенных органов в обеспечении экономической безопасности России в условиях глобализации // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. № 1-1. С. 77-85.

7. О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 № 2575-р (ред. от 10.02.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Елфимова О.С. К вопросу о таможенной безопасности // Управление инвестициями и инновациями. 2016. № 2. С. 39-44.

9. Муталимов В.А. Государственный мониторинг угроз экономической безопасности России при вступлении во Всемирную Торговую Организацию // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2011. № 23. С. 70-76.

10. Логинов Е.А. Роль таможенных органов в обеспечении экономической безопасности России // Актуальные проблемы науки и практики современного общества. 2016. №3. С. 43- 47.

11. Карпенко Т.Г., Коноваленко О.Л. Деятельность таможенных органов в обеспечении экономической безопасности: монография. Ульяновск: Зебра, 2016. 82 с.

ОСОБЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА ЕАЭС

И. Н. Жук

Государственное научное учреждение «Научно-исследовательский экономический институт Министерства экономики Республики Беларусь», ул. Славинского, 1, корп. 1, 220086, г. Минск, Беларусь, shuk_i@mail.ru

Рассмотрены принципы функционирования Евразийского экономического союза и в его рамках Таможенного союза: функционирование Таможенного союза без изъятий и ограничений после окончания переходных периодов; функционирование внутреннего рынка товаров; применение Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза; действие единого режима торговли товарами в отношениях с третьими сторонами; осуществление единого таможенного регулирования и свободного перемещения товаров между территориями государств-членов без применения таможенного декларирования и государственного контроля. Проанализирована практика их фактического применения. Выявлены основные препятствия (барьеры, изъятия, ограничения), действующие на внутреннем рынке Евразийского экономического союза. С целью дальнейшего развития региональной экономической интеграции предложены ключевые направления их устранения.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; Таможенный союз; внутренний рынок; единый таможенный тариф; препятствия; барьеры; изъятия; ограничения.

THE FEATURES OF THE EAEU INTERNAL MARKET AND THE PROSPECTS FOR ITS DEVELOPMENT

I. N. Zhuk

State Scientific Institution "Research Economic Institute of the Ministry of Economy of the Republic of Belarus", Slavinsky st. 1, building 1, 220086, Minsk, Belarus, shuk_i@mail.ru

The article deals with the principles of the Eurasian Economic Union functioning and the Customs Union as the part of the Eurasian Economic Union: the functioning of the Customs Union without exemptions and restrictions in post-transition periods; the functioning of the domestic markets; the application of the Eurasian Economic Union Common Customs Tariff; the operation of a Common regime in the trade of goods with other countries; the implementation of unified customs regulation and free movement of goods between member states without application of customs declaring and state control. The practice of application of these measures is analysed in the research. The main existing obstacles (barriers, exemptions, restrictions) for the domestic market of the Eurasian Economic Union are identified. The ways to eliminate these obstacles for further development of regional economic integration are suggested in the article.

Key words: Eurasian Economic Union; Customs Union; domestic market; common customs tariff; obstacles; barriers; exemptions; restrictions.

Функционирование Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) предопределяется Договором о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор о ЕАЭС), который учрежден Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией 29 мая 2014 г. [1]. Процесс его практической реализации начался 1 января 2015 г. 2 января 2015 г. к ЕАЭС присоединилась Армения, 12 августа 2015 г. – Кыргызская Республика.

Договор о ЕАЭС основывается на кодификации международных договоров, подписанных в рамках Евразийского экономического сообщества, Единого экономического пространства и Таможенного союза [2, с. 138].

Договором о ЕАЭС задекларирована главная задача Евразийского экономического союза, которая заключается в обеспечении свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведении скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики [1].

Одним из основных принципов деятельности Союза выступает «функционирование Таможенного союза без изъятий и ограничений после окончания переходных периодов» (статья 3 Договора о ЕАЭС).

Принципы функционирования Таможенного союза (далее – ТС) изложены в статье 25, части 2 Договора о ЕАЭС. К ним относятся:

- функционирование внутреннего рынка товаров, в рамках которого государства-члены во взаимной торговле товарами не применяют ввозные и вывозные таможенные пошлины (иные пошлины, налоги и сборы, имеющие эквивалентное действие), меры нетарифного регулирования, специальные защитные, антидемпинговые и компенсационные меры, за исключением случаев, предусмотренных Договором;

- применение Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза (далее – ЕТТ ЕАЭС) и иных единых мер регулирования внешней торговли товарами с третьими сторонами. ЕТТ ЕАЭС является инструментом торговой политики ЕАЭС и представляет собой свод ставок ввозных таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым (ввезенным) на таможенную территорию ЕАЭС из третьих стран, систематизированный в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее – ТН ВЭД ЕАЭС);

- действие единого режима торговли товарами в отношениях с третьими сторонами;

- осуществление единого таможенного регулирования в соответствии с Таможенным кодексом Евразийского экономического союза и регулирующими таможенные правоотношения международными договорами и актами, составляющими право Союза, а также в соответствии с положениями Договора о ЕАЭС;

- осуществление свободного перемещения товаров между территориями государств-членов без применения таможенного декларирования и государственного контроля (транспортного, санитарного, ветеринарно-санитарного, карантинного фитосанитарного), за исключением случаев, предусмотренных Договором о ЕАЭС.

Руководствуясь Договором о ЕАЭС, за относительно короткий период времени, прошедший с начала функционирования ЕАЭС, проделана масштабная работа по созданию благоприятных условий для взаимного доступа государств-членов на внутренний рынок Союза.

С 1 марта 2016 г. в составе Евразийской экономической комиссии (далее – Комиссия, ЕЭК) функционирует структурное подразделение, задачей которого является обеспечение функционирования внутренних рынков без барьеров, изъятий и ограничений – Департамент функционирования внутренних рынков. С целью реализации поставленных задач данным подразделением сформирован единый реестр препятствий в рамках общей интегрированной информационной системы Союза и определены значения понятий «изъятия», «ограничения», «барьеры» с учетом специфики евразийской экономической интеграции[2].

В результате были получены практические результаты в реализации «четырех свобод» на пространстве Союза, устранено значительное число препятствий на внутреннем рынке ЕАЭС (таблица).

[2] Барьеры – препятствия для свободного движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы в рамках функционирования внутреннего рынка Союза, не соответствующие праву Союза.

Изъятия – предусмотренные правом Союза исключения (отступления) о неприменении государством-членом общих правил функционирования внутреннего рынка Союза.

Ограничения – препятствия для свободного движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы в рамках функционирования внутреннего рынка Союза, возникшие вследствие отсутствия правового регулирования экономических отношений, развитие которых предусмотрено правом Союза.

Изъятия и ограничения представляют собой допустимые препятствия в функционировании внутреннего рынка Союза.

Таблица – Динамика изменения количества препятствий на внутреннем рынке ЕАЭС в 2018 – 2020 гг.

Препятствия	01.01.2018	Выявлено	Устранено	01.01.2019	10.03.2020
Барьеры	11	15	-10	16	15
Ограничения	37	4	-3	38	37
Изъятия	17	0	0	17	14
Всего	**65**	**19**	**-13**	**71**	**66**

Примечание – составлено автором по данным [3, 4].

Из имеющихся препятствий (66) подавляющее их большинство (47) было выявлено ранее и занесено в реестр с даты его формирования (3 марта 2017 г.) При этом 43 препятствия (из 66) установлены во всех государствах-членах. Общими для всех, как правило, являются ограничения.

Для барьеров характерна иная тенденция – из 15 барьеров только 2 применяются всеми государствами-членами: ограничение беспрепятственного доступа потенциальных поставщиков к участию в закупках на территории Союза, проводимых в электронном формате; невыполнение государствами-членами мероприятий по приведению национальных нормативных правовых актов в соответствие с техническими регламентами. Все остальные барьеры устанавливаются странами индивидуально [4].

Из 14 изъятий 9 применяются индивидуально, 5 изъятий являются общими для всех стран-участниц Союза (в области трудовой миграции, технического регулирования, транспортной и энергетической политики).

Следует отметить, что Таможенный союз, функционирующий в рамках ЕАЭС, в целом обеспечивает свободное передвижение товаров. Однако в существующем режиме также сохраняются изъятия и ограничения, в том числе связанные с различными тарифными обязательствами государств-членов в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), что требует их дальнейшей гармонизации со ставками ЕТТ ЕАЭС.

Наравне с действием на таможенной территории ЕАЭС единой ТН ВЭД ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС, право Союза для государств, присоединившихся к Союзу, допускает возможность применения в течение переходного периода ставок ввозных таможенных пошлин, отличных от ставок ЕТТ ЕАЭС.

В настоящее время Республика Армения, Республика Беларусь, Кыргызская Республика применяют ЕТТ ЕАЭС.

Республика Казахстан по ряду товарных позиций применяет пониженные по сравнению со ставками пошлин ЕТТ ЕАЭС ставки ввозных таможенных пошлин, согласованные в Протоколе

о присоединении Республики Казахстан к ВТО, их размер утвержден Решением Комиссии от 14.10.2015 г. № 59.

Российская Федерация имеет противоречивую практику применения таможенного тарифа: поскольку ЕТТ ЕАЭС не приведен в полной мере к таможенному тарифу, предусмотренному Протоколом о присоединении Российской Федерации к ВТО, российские таможенные органы применяют ставки ЕТТ ЕАЭС [5].

Обязательства России в ВТО предполагали постепенное снижение ставок ввозных таможенных пошлин согласно графику исполнения обязательств до 2020 г., в связи с чем уровень тарифной защиты в ТС и ЕАЭС постоянно снижается, что подтверждается данными рисунка. Это привело к усилению конкуренции как на внутреннем рынке Беларуси, так и на рынке Союза.



Рисунок – Динамика средневзвешенной ставки ввозной таможенной пошлины ЕТТ ЕАЭС (по данным ЕЭК)

В результате применения государствами-членами ЕТТ ЕАЭС с изъятиями возникают так называемые выпадающие доходы, расчетный объем которых, по данным ЕЭК, составил 114,2 млн долл. США по итогам 2016 г., 151,1 млн долл. США по итогам 2017 г. и 138,7 млн долл. США по итогам 2018 г.

Таким образом, зафиксированные статьей 25 Договора о ЕАЭС принципы функционирования Таможенного союза в части применения государствами-членами ЕАЭС единого таможенного тарифа и иных единых мер таможенно-тарифного регулирования, а также в применении единого режима торговли товарами в отношениях с третьими сторонами,

соблюдаются не в полной мере по причине наличия у отдельных государств-членов ЕАЭС индивидуальных изъятий и ограничений.

Принимая во внимание значимость устранения препятствий на внутреннем рынке для государств-членов, представляется целесообразным выполнение следующих мероприятий:

- доработка правовой базы ЕАЭС в части решения вопросов, которые регулируются национальным законодательством;
- ежегодное внесение изменений в Единый таможенный тариф ЕАЭС на основе согласованных позиций государств-участников;
- совершенствование механизма работы с препятствиями, в том числе рассмотрение вопроса о включении препятствий в Реестр препятствий без согласования со всеми государствами-членами [6, с. 68];
- проработка вопроса о механизмах воздействия на государства-члены в случае невыполнения ими актов органов Союза и по привлечению к ответственности государства-члена при повторном установлении барьера;
- утверждение «Дорожных карт», которые будут отражать готовность государств-членов минимизировать имеющиеся изъятия и ограничения, устанавливать мероприятия и определять сроки для достижения поставленных целей;
- форсирование сроков устранения изъятий и ограничений, в том числе в части формирования общих энергетических рынков;
- рассмотрение возможности «пакетного» устранения большинства изъятий и ограничений.

Реализация данных мер позволит создать условия для скорейшего достижения основных целей Союза и развития объединения в соответствии с требованиями современного мира, обеспечив формирование высокотехнологичного и инновационного евразийского пространства, цифровой трансформации экономик государств-членов, стимулирование деловой активности и позитивные изменения в жизни граждан государств-членов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] : подписан 29 мая 2014 г. // Евразийский экономический союз : [site]. [2020]. URL: https://docs.eaeunion.org/Pages/DisplayDocument.aspx?s=bef9c798-3978-42f3-9ef2-d0fb3d53b75f&w=632c7868-4ee2-4b21-bc64-1995328e6ef3&l=540294ae-c3c9-4511-9bf8-aaf5d6e0d169&EntityID=3610 (дата обращения: 03.03.2020).
2. Тарарышкина Л. И. Региональная экономическая интеграция : учеб. пособие / Л. И. Тарарышкина, И. Н. Жук, Ю. В. Тарарышкин. Минск : БГЭУ, 2019.

3. Функционирование внутренних рынков - eaeunion.org [Электронный ресурс] : // Евразийский экономический союз : [site]. [2020]. URL: https://barriers.eaeunion.org/ru-ru/Pages/obstacles.aspx (дата обращения: 03.03.2020).
4. Министерство экономики Республики Беларусь [site]. [2020]. URL: https://www.economy.gov.by/ru/likv_izjatij-ru/ (дата обращения: 03.03.2020).
5. Рынок Евразийского экономического союза. Действительно единый? Какие цели достигнуты, а что осталось декларацией [Электронный ресурс] // НЭГ [site]. [2019]. URL: https://neg.by/novosti/otkrytj/rynok-evrazijskogo-ekonomicheskogo-soyuza (дата обращения: 03.03.2020).
6. Доклад о реализации основных направлений интеграции в рамках Евразийского экономического союза. М., ЕЭК. 2018.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ НА ОБЪЕКТЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

В. Д. Зайцева[1)], Л. И.Тарарышкина[2)]

[1] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, victoriazaitseva1909@gmail.com
[2] Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, tararyshkina@rambler.ru

В статье рассматриваются вопросы эффективности применения таможенных реестров объектов интеллектуальной собственности для защиты и охраны прав правообладателей на такие объекты, а также процедуры и меры, предпринимаемые при обращении правообладателей за правовой защитой.

Ключевые слова: интеллектуальная собственность; защита; таможенные органы; реестр.

SOME ASPECTS OF INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS PROTECTION

V. D. Zaitseva[a], L. I. Tararyshkina[b]

[a]Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, victoriazaitseva1909@gmail.com (corresponding author)
[b]Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, tararyshkina@rambler.ru

The article conciders the effectiveness of the use of intellectual property customs registers to protect the rights on such objects as well as the procedures and measures taken when applying for legal protection by copyright holders.

Key words: intellectual property; protection; customs; register.

Объекты интеллектуальной собственности (далее – ОИС) в последнее время приобретают все большую значимость в качестве одной из важнейших составляющих национальной экономической системы. В Республике Беларусь применяемые нормы законодательства об интеллектуальной собственности постоянно совершенствуются и обеспечивают охрану результатов интеллектуальной деятельности и средств индивидуализации. Однако параллельно с этим вопросы увеличивающегося количества нарушений прав на объекты интеллектуальной собственности вызывают обеспокоенность в научном и бизнес-сообществе.

Согласно статье 384 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – Таможенный кодекс ЕАЭС), таможенные органы государств-членов принимают меры по защите прав на объекты интеллектуальной собственности, включенные в единый таможенный реестр ОИС государств-членов и (или) национальный таможенный реестр, который ведется таможенными органами такого государства-члена [1]. На основании информации официального сайта ЕЭК в настоящее время прием заявлений о включении объектов интеллектуальной собственности в единый таможенный реестр государств – членов ЕАЭС еще не начался [2]. Поэтому таможенные органы в борьбе с несанкционированным ввозом товаров, маркированным товарным знаком, используют действующий ресурс – национальный таможенный реестр ОИС.

В национальный таможенный реестр могут попасть только некоторые ОИС. В Таможенном кодексе ЕАЭС выделяют следующие категории ОИС, включаемые в реестры – объекты авторского права и смежных прав, товарные знаки, знаки обслуживания и наименования мест происхождения товаров [1]. На сегодняшний день в национальном реестре Республики Беларусь находятся только товарные знаки. Более того, не все товарные знаки, а только те, которые содержат в себе словесный элемент. Исключение составляет товарный знак категории освежителей воздуха WUNDERBAUM. Он представлен только изображением [3]. Вышеизложенное приводит к возникновению больших рисков в части незаконного попадания поддельной продукции на таможенную территорию ЕАЭС.

Возможно, это связано с тем, что таможенные органы работают преимущественно по документальному методу. В товаросопроводительных транспортных и коммерческих документах на поставку товаров вероятность увидеть охраняемые законодательством изображения крайне мала. Не говоря уже про возникновение объемных товарных знаков. Таким образом, все, что связано с отсутствием словесного элемента вызывает трудности в идентификации с точки зрения поддельности ввозимого товара.

В соответствии с вышесказанным, возникает закономерный вопрос, поднятый в рамках дискуссии на прошедшем в г. Минске 25-26 февраля 2020 года региональном семинаре «Интеллектуальная собственность в современном мире: новые вызовы» – почему в процессе обсуждения норм о формировании таможенного реестра закладывались возможности внесения всех разновидностей ОИС, указанных в Таможенном кодексе ЕАЭС, хотя в реальности контроль за такими объектами со стороны таможенных органов затруднителен.

Однако если должностное лицо таможенного органа обнаруживает признаки нарушения прав правообладателя на ОИС, осуществляется приостановление выпуска товаров на 10 рабочих дней с правом продления данного срока по инициативе правообладателя, если последний предпринимает меры по защите своих исключительных прав.

При обращении за правовой защитой правообладатель может предпринять ряд процедур, включая привлечение нарушителя к гражданско-правовой, административной или уголовной ответственности.

В настоящее время, согласно докладу Д.Д. Ландо в рамках упомянутого семинара по новым вызовам в сфере интеллектуальной собственности, меры уголовной ответственности в Республике Беларусь не применяются, так как для применения уголовной ответственности нужна административная преюдиция, т.е. обязательность для всех судов, рассматривающих дело, принять без проверки доказательств факты, ранее установленные вступившим в законную силу судебным решением по другому делу, в котором участвуют те же лица. На сегодняшний день таких случаев в республике выявлено не было.

В течение одного рабочего дня после принятия решения о приостановлении срока выпуска направляется уведомление правообладателю о выявленном нарушении.

Отличительной особенностью проводимого процесса в течение срока приостановления выпуска в Российской Федерации от ситуации Республики Беларусь является то, что нагрузка в части поиска и предоставления информации о товаре ложится на таможенные органы. В Республике Беларусь действует сам правообладатель или его представитель с точки зрения поиска информации о товарах, ввезенных с нарушением законодательства и фотографических материалов, которые вовлечены в процесс, с целью получить полную информацию о «приостановленных» товарах.

При выборе способа защиты возможно обращение правообладателя в судебную коллегию по делам интеллектуальной собственности Верховного Суда Республики Беларусь, в таможенные органы, органы внутренних дел.

Интересным фактом на данной стадии является то, что к правообладателю и его представителю обращаются неуполномоченные импортеры, которые несанкционированно ввозят товары на таможенную территорию Республики Беларусь. При этом они начинают выдвигать требования о незамедлительной выдаче разрешения на ввоз, на оперативную организацию встречи с правообладателем.

После общения с импортером имеет место выпуск товаров, гражданский или административно-правовой процесс. К числу мер гражданско-правовой ответственности, применяемых в связи с нарушением прав интеллектуальной собственности, можно отнести требование о возмещении убытков, компенсацию, а также уничтожение контрафактных товаров.

Компенсация как мера гражданско-правовой ответственности представляется более эффективной, чем возможное требование возмещения убытков, поскольку норма Закона Республики Беларусь от 17 мая 2011 г. № 262-З «Об авторском праве и смежных правах» (в ред. 15 июля 2019 г. (далее – Закон об авторском праве и смежных правах) сформулирована таким образом, что требование взыскания компенсации может предъявляться в тех случаях, когда обладатель исключительных авторских или смежных прав не смог или не захотел определить размер понесенных им в результате нарушения его прав убытков. Обзор судебной практики подтверждает данный тезис. Требование взыскать с нарушителя компенсацию в размере, определяемом в базовых величинах – самое распространенное в случаях нарушения исключительных авторских и смежных прав [4].

Однако применение компенсации вызывает некоторые теоретические и практические вопросы. Основной вопрос: каким образом должен рассчитываться размер взыскиваемой с нарушителя компенсации? Законодатель ограничился установлением минимального и максимального размеров и требованием к суду учитывать существо правонарушения. Однако анализ решений, вынесенных разными судами за время действия Закона об авторском праве и смежных правах, позволяет говорить о том, что судебные инстанции, принимая решения о присуждении компенсации, не приводят в мотивировочной части решения обоснования ее размера, при этом размеры компенсаций, присуждаемых по аналогичным спорам, могут существенно различаться [4].

На практике чаще всего применяется административная процедура, так как она бесплатна, в отличие от гражданско-правовой, в рамках которой нужно уплачивать государственную пошлину, и оперативна. Государственная пошлина для юридических лиц довольно большая – порядка 610 долл. США в эквиваленте по неимущественному требованию. Уничтожение в гражданском процессе возможно, если имеет место контрафактный товар.

Административной процедурой можно пользоваться по фактически любой партии товара. Правообладатель ожидает, что в результате систематического воздействия в конечном итоге он достигнет

желаемого результата – поддельные товары прекратят поступать на территорию республики.

Таможенные органы уполномочены рассматривать заявления и составлять протоколы об административном правонарушении. В среднем, таможенным органам необходимо порядка 1,5-2 месяцев для того, чтобы получить возможность рассмотреть заявление и изъять товар, составить протокол об административном правонарушении и передать в суд материалы. Суд рассматривает материалы и выносит решение о привлечении к административной ответственности. Основной мерой взыскания является система штрафов с конфискацией или без.

Конфискация – еще одна тема для дискуссий. Конфискованные товары поступают в систему магазинов конфиската. Как к этому относиться, доволен ли правообладатель тем, что фактически все те же товары попадают в гражданский оборот через другие каналы – это отдельная тема для размышлений.

Если товар не конфисковывается, он возвращается импортеру. Но такой возврат не означает легализацию товара при повторной попытке ввоза. При совпадении всех условий, товар должен столкнуться с теми же проблемами, что и на начальном этапе.

Формально, по процедуре уничтожения конфискованного товара в рамках административного производства нет подробного законодательного регулирования. Однако на практике случаи уничтожения встречаются. В связи с этим также встает вопрос, насколько такая практика уничтожения будет стабильной.

Таможенные органы имеют успешную практику по применению посттаможенного контроля. Оперативная таможня играет в этом ведущую роль. Она имеет функцию оперативного реагирования и физически помогает территориальным подразделениям. Во-первых, проводится большая работа с документами, во-вторых осуществляются проверки непосредственно при реализации товара. По результатам проверок правообладатель может заявить о требовании по защите своих прав. Об эффективности деятельности таможенных органов Республики Беларусь говорят новостные ленты. Количество выявленного и предотвращенного несанкционированного ввоза товаров растет.

Таможенные органы де-юре должны реагировать только на товарные знаки, которые включены в реестр, но де-факто они часто обращают внимание на несанкционированный ввоз продукции, маркированной теми товарными знаками, которых в реестре нет. Связанно это в первую очередь с известностью определенных товарных знаков. Можно сделать вывод, что эффективность деятельности

таможенных органов в части пресечения незаконного ввоза поддельных товаров высокая.

Таким образом, возникает закономерный вопрос, всегда ли таможенный реестр – это выход для правообладателя? В ходе проведенного анализа можно дать однозначный отрицательный ответ. У таможенных органов возникает ряд проблем, так как они преимущественно работают с документами, в которых иногда указывается недостоверная информация. В таком случае, не всегда, а только в результате выборочного таможенного контроля может выявиться, что импортер не предоставил истинную картину. Также сотрудники таможенных органов не могут физически проверить все ввозимые товары, хотя бы потому, что между странами евразийской интеграции нет таможенных границ.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Москва: Проспект, 2017. 512 с.

2. Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ (дата обращения: 29.02.2020).

3. Государственный таможенный комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://www.customs.gov.by/ru (дата обращения: 02.03.2020).

4. Ответственность за нарушения прав интеллектуальной собственности [Электронный ресурс]. – URL: http://bii.by/tx.dll?d=299959&a=2 ((дата обращения: 02.03.2020).

5. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: 21 апреля 2003 г. № 194-З.: с изменениями и дополнениями по состоянию на 19.02.2019 г. // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2019.

ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЙ ТАМОЖЕННЫХ ПРАВИЛ, КОТОРЫЕ ПОСЯГАЮТ НА ПОРЯДОК ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

С. В. Кувакин

Университет таможенного дела и финансов, ул. Владимира Вернадского, 2/4, 49000, г. Днипро, Украина, serg.kuvakin@gmail.com

В статье рассматриваются вопросы привлечения к административной ответственности за нарушения таможенных правил, которые посягают на порядок перемещения товаров через таможенную границу с нарушением прав интеллектуальной собственности. Автором определены проблемы в правоприменительной практике таможенных органов. Предложено внести изменения в Таможенный кодекс в части формулирования диспозиции статьи с целью эффективного противодействия нарушениям таможенных правил.

Ключевые слова: административное правонарушение; квалификация; интеллектуальная собственность; нарушения таможенных правил; таможенный орган.

FEATURES OF QUALIFICATION OF VIOLATIONS OF CUSTOMS RULES WHICH IMPOSE THE ORDER OF MOVEMENT OF GOODS THROUGH THE CUSTOMS BORDER WITH INFRINGEMENT OF INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS

S. V. Kuvakin

University of Customs and Finance, Vladimir Vernadsky Str. 2/4, 49000, Dnipro, Ukraine, serg.kuvakin@gmail.com

The article touches upon the idea of the issues of bringing to administrative responsibility for violations of customs rules, which tend to infringe the order of goods movement across the customs border with breach of intellectual property rights. The author identifies problems in the law enforcement practice of customs authorities. It is proposed in the research to bring amendments to the Customs Code regarding the formulation of the article disposition in order to effectively combat customs violations.

Key words: administrative offense; qualification; intellectual property; violation of customs regulations; customs administration.

В сегодняшних условиях интеллект, знания и творческий потенциал человека должны стать определяющими факторами развития общества. Наибольшей ценностью современного цивилизованного мира

является человек, его права и свободы. Конституцией Украины гражданам гарантируется свобода литературного, художественного, научного и технического творчества, защита интеллектуальной собственности, моральных и материальных интересов, возникающих в связи с различными видами интеллектуальной деятельности. Каждый гражданин имеет право на результаты своей интеллектуальной, творческой деятельности; никто не может использовать или распространять их без его согласия, за исключениями, установленными законом (ст. 41, 54) [1].

Современное развитие украинского государства в европейском пространстве требует радикального реформирования всех сфер общественной жизни без исключения, в том числе и правовой. Последняя является неотъемлемой составляющей процесса реформирования национального законодательства и приведения его в соответствии с современными требованиями нормотворчества и юридической техники с целью правильного и однозначного применения как юридическими и физическими лицами, так и должностными лицами таможенных органов при привлечении правонарушителей к ответственности, в том числе к административной. Поэтому, правильная и полная квалификация является одним из составляющих факторов эффективного выполнения одной из основных задач таможенных органов – борьба с нарушениями таможенных правил на всей таможенной территории Украины.

В современных условиях вопросы противодействия правонарушениям вызывают повышенный интерес не только со стороны ученых-теоретиков, но и практических работников, которые непосредственно направляют свои усилия на борьбу с этими негативными явлениями. Существенным фактором в повышении эффективности этого направления правоохранительной деятельности является правильная и обоснованная квалификация правонарушений, то есть правовая, юридическая оценка явлений, фактов и событий при осуществлении правоприменительной деятельности.

Юридическая квалификация и ее отраслевая разновидность – административная, тесно связана с процессом правоприменения, поскольку установление соответствия, выбор и применение к определенному действию конкретной административно-правовой нормы, т.е. квалификация административных деликтов, является важным этапом правоприменительной деятельности органов административной юрисдикции.

Квалификация административных деликтов является одним из этапов использования административно-правовой нормы, целью

которой является установление оснований для применения административной ответственности к лицу, совершившему противоправные действия. Правильная квалификация разграничивает деликтные и неделиктные деяния и обеспечивает законность принятия решения об ответственности нарушителя и осуществления в соответствии с законом необходимых административно-процессуальных действий [2, с.149]. Однако правоприменительная практика юрисдикционных органов при квалификации отдельных видов нарушений таможенных правил требует законодательного усовершенствования и решения ряда проблем в вопросах, связанных с привлечением правонарушителей к административной ответственности.

Установление соответствия, выбор и применение к определенному действию конкретной административно-правовой нормы, то есть квалификация административных деликтов, является важным этапом правоприменительной деятельности органов административной юрисдикции. Формулировка четкого определения, выяснения сущности явления административно-правовой квалификации имеет большое значение для административно-правовой теории, практической деятельности уполномоченных органов по решению дел об административных правонарушениях.

Одним из немногих в административно-правовой литературе определений понятия «квалификация административного проступка» представлено И.П. Голосниченком, который понимает под квалификацией административного проступка: «установление соответствия конкретного деяния признакам того или иного состава административного проступка, предусмотренного в Кодексе Украины об административных правонарушениях» [3, с. 27]. По нашему мнению, это определение, в основном, отражает содержание процесса квалификации административного правонарушения, поскольку оно устанавливает соответствие между признаками совершенного деяния и признаками деяния, содержащиеся в административном законе, но в полной мере согласиться с предложенным определением трудно.

Отдавая должное профессору И.П. Голосниченко, как одному из ведущих ученых в области административного права, интересующихся проблемами, в частности квалификации административных проступков, и, таким образом, определяют основные направления исследования, вместе с тем нужно признать возможность определенного уточнения представленного ним определения.

В теории административно-деликтного права наиболее распространенной является дефиниция, впервые сформулирована

А.И. Остапенком, которая была поддержана другими учеными, согласно которой квалификация административных проступков представляет собой: установление и процессуальное закрепление точного соответствия между признаками совершенных действий или бездействий и признаками состава деликта, предусмотренного административным законодательством [4, с. 37; 5, с. 95].

Однако юридические составы конкретных проступков имеют свои особые признаки, при этом среди последних есть такие, которые присущи каждому из них. В юридической науке эти признаки традиционно объединяют в четыре группы: признаки, характеризующие объект проступка, объективную сторону, субъекта проступка и субъективную сторону. Исходя из этого, состав нарушений таможенных правил можно определить как совокупность установленных законом объективных и субъективных признаков, при наличии которых деяние признается нарушением таможенных правил.

Неоднозначную позицию в правоприменительной практике таможенных органов имеет квалификация по статье 476 Таможенного кодекса Украины, которая определена законодателем следующим образом «Ввоз на таможенную территорию Украины или вывоз за пределы этой территории товаров, предназначенных для производственной или иной предпринимательской деятельности, с нарушением охраняемых законом прав интеллектуальной собственности». Санкция этой статьи предусматривает наложение штрафа в размере одной тысячи необлагаемых минимумов доходов граждан с конфискацией товаров, перемещаемых с нарушением права интеллектуальной собственности. При этом, законодатель в п. 46 ст.4 указанного Кодекса, характеризуя предмет правонарушения, определяет, что «объекты права интеллектуальной собственности – объекты авторского права и смежных прав, изобретения, промышленные образцы, товарные знаки, географические указания, сорта растений, компоновки полупроводниковых изделий».

Исходя из изложенного, проблема квалификации по этой статье, прежде всего заключается в определении субъективной стороны, которая, как известно, состоит из следующих элементов: вина, мотив и цель. Однако, формулировка законодателем цели, а именно «для производственной или иной предпринимательской деятельности» в процессе доказывания вины правонарушителя предусматривает получение им материальной или иной выгоды, что значительно усложняет процесс привлечения виновного к административной ответственности и создания соответствующей доказательной базы. Поэтому считаем необходимым внести изменения в указанную статью

в части, определяющей цель совершенного нарушения таможенных правил

Вопросы квалификации нарушений таможенных правил не всегда решаются в правоприменительной практике однозначно: довольно часто в ходе административно-правовой квалификации ее субъектам приходится сталкиваться с проблемами несовершенства формулировки таможенно-правовой нормы.

Не требует лишнего доказывания тот факт, что безошибочная и своевременная административно-правовая квалификация на практике может иметь место только при наличии четких и однозначных теоретических рекомендаций, которые, в свою очередь, основываются на логически совершенном определении диспозиций таможенно-правовых норм, то таможням в практической деятельности необходима совершенная правовая база, которая позволяла бы эффективно выполнять возложенные на них задач.

Поэтому, считаем, что проведенный анализ и предложенные изменения в действующее таможенное законодательство будут способствовать устранению недостатков при привлечении правонарушителей к ответственности, положительно повлияют на правоприменительную практику таможенных органов и судов и приобретут юридическое совершенство.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Аксютина А.В., Нестерцова-Собакарь О.В., Тропин В.В. и др. Интелектуальная собственность [Электронный ресурс] : учеб. пособие / Общ. ред канд. юрид. наук, доц. Нестерцовой-Собакарь О.В. Днипро: Днипроп. гос. ун-т внутр. дел, 2017. 140 с. URL: http://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/1424/1/%D0%98%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%BB_%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D1%81%D0%BD.pdf (дата обращения 03.03.2020).

2. Матиос А.В. Адммнистративная ответственность должностных лиц. К.: Знание, 2007. 223с.

3. Голосниченко И.П. Административное право Украины (основные категории и понятия): учебное пособие. Ирпень, 1998. 109 с.

4. Остапенко А.И. Административная деликтология: дис. доктора юрид. наук : 12.00.02. К., 1996. 489 с.

5. Остапенко А.И. Квалификация административных правонарушений: Монография. Львов.: ЛИВД НАВДУ, 2000. 173 с.

МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ ИНТЕГРАЦИИ В РАМКАХ ЕАЭС

***Т. А. Прокапович*[1)], *Н. И. Скирко*[2)]**

[1)] *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, prokapovicht@gmail.com*
[2)] *Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, skirko2007@rambler.ru*

Статья посвящена анализу экономических эффектов интеграционных процессов и рассмотрению существующих методик расчета эффектов интеграции на евразийском пространстве. Актуальность данной статьи связана с недостаточным вниманием к вопросам оценки эффективности функционирования интеграционных проектов, реализуемых с участием Республики Беларусь. Объект исследования – эффекты экономической интеграции. Предмет исследования – модели и методы расчета эффектов экономической интеграции. Цель данного исследования, определяющая ее теоретическую значимость, – изучить методические подходы оценки экономических эффектов от создания и функционирования Евразийского экономического союза.

Ключевые слова: статические эффекты; динамические эффекты; эффект отклонения; эффект создания; показатели рыночной конвергенции; эффект конкуренции.

METHODS FOR EVALUATING ECONOMIC EFFECTS OF INTEGRATION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE EEU

***T. A. Prakapovich*[a], *N. I. Skirko*[b]**

[a]*Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, prokapovicht@gmail.com (corresponding author)*
[b]*Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, skirko2007@rambler.ru*

The article is devoted to the analysis of the integration processes economic effects and the consideration of existing methods for calculating the effects of integration in the Eurasian Economic Union. The relevance of this article is connected with insufficient attention to the issues of assessing the effectiveness of the functioning of integration projects implemented with the participation of the Republic of Belarus. The object of the study is the effects of economic integration. The subject of the study is models and methods for calculating the effects of economic integration. The purpose of this research, which determines its theoretical significance, is to study methodological approaches to assessing the economic effects of the Eurasian Economic Union creation and functioning.

Key words: static effects; dynamic effects; trade diversion; deviation effect; creation effect; market convergence indicators; competition effect.

В 2020 году исполнится 5 лет с момента создания Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз). Говоря об успехах ЕАЭС, можно отметить, что по оценкам Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК), ЕАЭС на втором месте после Европейского Союза (далее – ЕС) по уровню интеграции.

Оценка эффектов региональной экономической интеграции важна как на этапе принятия решения об интеграции, выборе пути ее развития, так и на этапе определения эффективности интеграционного процесса и поиска путей его совершенствования.

Успех ЕАЭС связан с тем, что государства-члены получают ожидаемые экономические преимущества от участия в Союзе: Кыргызстан – разрешение проблемы миграции рабочей силы, Армения и Казахстан – вопросы производственной кооперации, Беларусь и Россия – имеют весомые доли своего экспорта во взаимной торговле ЕАЭС. Так как Россия, Беларусь и Казахстан к ЕАЭС шли поэтапно: в 2010 году был создан Таможенный союз, затем единое экономическое пространство ЕАЭС, то и эффекты интеграции формировались поэтапно в этот временной период. В свою очередь, Армения и Кыргызстан в короткий промежуток времени из режима свободной торговли в рамках СНГ перешли к полноценному экономическому Союзу [1].

Несмотря на то, что за анализируемый период объемы взаимной торговли ЕАЭС возрастали в их абсолютном стоимостном выражении, удельный вес взаимной торговли в общем объеме внешней торговли Союза, несмотря также и на процентный ее рост, остается незначительным. В таблице собраны данные за 6 лет о доле взаимной торговли в общей экспортной деятельности ЕАЭС. Данный показатель не демонстрирует значимость внутреннего рынка Союза для его развития: внутренний рынок формирует менее 20% доходов от взаимной торговли, и более 80 % – страны получают от торговли вне Союза.

Таблица – Удельный вес взаимной торговли ЕАЭС в обще объеме внешней торговли Союза, в % от общего объема экспорта ЕАЭС

2014	2015	2016	2017	2018	2019
12,3	13,6	14,4	14,6	13,7	14,3

Примечание – Источник: составлено авторами по данным [2].

В январе 2020 г. удельный вес взаимной торговли Союза составил 12,9 % общего объема экспорта ЕАЭС, тогда как в январе 2019 г. этот показатель был 13% [2].

Структура данных показателей по странам демонстрирует различную значимость взаимной торговли для разных стран: она выше для Беларуси (примерно, 50% ее экспорта идет на внутренний рынок

Союза) и Казахстана (примерно 30% аналогичного показателя) за анализируемый период. Также полагаем, что различные сектора экономики будут по-разному зависимы от взаимных поставок и спрогнозировать возможные дальнейшие изменения можно через призму эффектов экономической интеграции.

Основные эффекты экономической интеграции являются направленными как на рост внешнеторговых потоков, так и на их сокращение, разработана методология их исследования и оценки. Становление теории экономической интеграции связано с работами Винера, Мида, Липси, которые оценивали последствия вступления в региональное торговое соглашение с точки зрения статических эффектов создания и отклонения торговли, показывающих, увеличивается или уменьшается благосостояние стран в результате заключения между ними соглашения о таможенном союзе [3,4].

Традиционным критерием классификации эффектов региональных интеграционных соглашений (Regional Integration Agreement, далее – RIA) является временное измерение – время проявления данного эффекта от момента создания интеграционного блока. По этому критерию выделяют статические и динамические интеграционные эффекты. К статическим эффектам относятся результаты интеграционных процессов, возникающие непосредственно при создании группировки [5]. Такими эффектами являются эффекты создания и отклонения торговли, появление которых обусловлено отменой торговых барьеров во взаимной торговле стран – участниц RIA. Якоб Винер, который впервые выделил эти эффекты, анализировал причины и следствия их появления на примере таможенных союзов, однако эти эффекты присущи и зонам свободной торговли, и всем последующим формам интеграционных объединений.

Сущность эффекта создания торговли заключается в увеличении объемов внутриблоковой торговли в результате ликвидации торговых барьеров между странами RIA. Эффект отклонения торговли проявляется в изменении ориентации торговых потоков от третьих стран на страны RIA, даже если продукция последних является менее конкурентоспособной, чем продукция третьих стран, поскольку она искусственно удешевляется устранением торговых барьеров [5].

Соотношение эффектов создания и отклонения торговли может быть определено с учетом следующих факторов:

– высота торговых барьеров для создания RIA (более высокие торговые барьеры вызывают большее проявление эффекта отклонения торговли);

– ориентация торговли стран RIA на доинтеграционном этапе (активная взаимная торговля до заключения RIA вызывает рост эффекта создания торговли и сокращения эффекта отклонения торговли);

– наличие у интегрирующихся стран, сравнительных преимуществ в отношении третьих стран, что приводит к нивелированию эффекта отклонения торговли;

– сходство структуры производства в странах RIA, вследствие чего уменьшается проявление эффекта создания торговли и увеличивается отклонение торговли;

– комплементарность торговли стран – участниц RIA, что способствует увеличению проявления эффекта создания торговли;

– масштабы экономики RIA (в больших по масштабам RIA меньше проявляется эффект отклонения торговли из-за значительного объема спроса и предложения на внутриблоковом рынке);

– величина ставок общего внешнего тарифа, которая может быть ниже доинтеграционного уровня таможенно-тарифной защиты стран, что повлечет не отклонение торговли от третьих стран, а рост товарооборота между ними и данным RIA [5].

Последний из указанных факторов соотношения эффектов создания и отклонения торговли приобретает особое значение в условиях «открытого» регионализма, когда снижают коллективные торговые барьеры RIA в отношениях с третьими странами, что вызывает преобладание эффекта создания торговли в рамках RIA и одновременный рост объемов торговли с третьими странами.

При исследовании статических эффектов экономической интеграции можно использовать следующую методологию: подход, рассматривающий изменение доли импорта в явном потреблении до и после вступления в региональное торговое соглашение.

Следует отметить, что данная методика фактически предполагает оценку торговых потоков в отсутствие региональной интеграции (а точнее их структуры), т. е. последний год перед вступлением в интеграционное объединение, и сравнение с фактической структурой и количественными характеристиками торговли. Отклонение существующей доли импорта от расчетной связывается со статическими эффектами участия в региональном торговом объединении.

Эффекты отклонения (TD – Trade Diversion) и создания (TC – Trade Creation) торговли рассчитаем по следующим формулам [6]:

$$TD = \sum_{t=2015}^{2019}(N_t - n_{2014}M_t);\ TC = \sum_{t=2015}^{2019}(M_t - m_{2014}C_t);$$

— где N - импорт из остального мира;

— M - общий объем импорта;

— *C* - потребление, рассчитанное как валовой выпуск минус экспорт плюс импорт;

— *n = N/M;*

— *m=M/C.*

На наличие эффекта отклонения указывает результат вычислений с отрицательным знаком (TD < 0), на наличие эффекта создания указывает результат вычислений с положительным знаком (TC> 0) [6].

Более отдаленные во времени от момента создания RIA интеграционные эффекты получили название динамических эффектов. Их характерной особенностью является общеэкономический характер воздействия: они меняют эффективность производства, пространственную структуру национальной экономики, национальную конкурентную среду и т.д. Сущность динамических эффектов заключается в стимулировании изменений в национальной экономике за счет увеличения рынка (от национального до внутриблокового) с помощью устранения торговых барьеров на пути движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы в рамках RIA [5].

Исследуя применяемые различными авторами подходы, можно представить следующую методику анализа уровня развития евразийского интеграционного объединения.

Первым этапом работы станет оценка общих показателей рыночной конвергенции в странах – членах ЕАЭС и условий реализации эффекта масштаба государств – членов ЕАЭС. Основные показатели рыночной конвергенции, с точки зрения ЕЭК, должны иметь отношение к ВВП (например, наиболее частым показателем рыночной конвергенции является показатель ВВП на душу населения). С точки зрения Евразийского банка развития, к таким показателям следует отнести: во-первых, общие показатели рыночной конвергенции (например, показатели торговой интеграции и показатели мобильности рабочей силы), во-вторых, систему унифицированных показателей макроэкономики (ВВП и др. показатели), рассчитанных на основе имеющейся государственной статистики.

Вторым этапом работы станет оценка открытости государств-членов ЕАЭС. С точки зрения направленности интегрирующихся стран на создание общего рынка оценить степень интеграции можно при помощи показателей рыночной интеграции, которые подразделяются на показатели рынка товаров и показатели рынка услуг, показатели рынка труда и показатели интеграции рынка капитала. Показатели рынка товаров оцениваются при помощи показателя открытости экономики, рассчитываемого как отношение суммы экспорта и импорта товаров стран интеграционного объединения к ВВП

страны. Оценка показателя рынка товаров производится двумя путями: во-первых, при помощи оценки показателя в динамике: рост данного показателя означает рост влияния взаимных потоков на экономику страны и, соответственно, улучшение интеграционных связей; во-вторых – при помощи оценки величины показателя. Так, в целом невысокие значения могут свидетельствовать о том, что наличие интеграции по исследуемому направлению невелико. Высокие значения данного показателя, напротив, будут свидетельствовать о высокой интеграции по данному направлению [7].

На третьем этапе будет проведена оценка эффекта конкуренции для государств – членов ЕАЭС. В мировой практике не существует признанных унифицированных показателей для оценки эффекта конкуренции, поэтому каждое интеграционное образование само оценивает ее по своим разработанным показателям. Так, ЕЭК разработала 3 условных индекса: индекс кооперационности, рассчитываемый как отношение объема взаимной торговли промежуточными товарами к объему производства; индекс конкурентоспособности, рассчитываемый как отношение объема экспорта промежуточных товаров во внешней торговле с третьими странами к объему производства; индекс импортозависимости, рассчитываемый как отношение объем импорта промежуточных товаров во внешней торговле с третьими странами к объему производства [7].

Из представленного описания методологии анализа интеграционных процессов следует, что для расчетов может быть использован большой комплекс показателей. Большая часть данных основана на унифицированных показателях государственной статистики, а также принятых в статистике методах их расчета.

Информационную базу исследования составят нормативно-правовые акты, а также данные аналитических исследований и отчетов по развитию экономического потенциала ЕАЭС. Эмпирическая база исследования включит данные официальной статистики ЕАЭС.

На сегодняшний день можно констатировать, что, несмотря на очевидные успехи интеграции в таможенной сфере, показатели интеграции (взаимная торговля) стран ЕАЭС снижаются. Обусловлено это не только внутренними причинами – например, препятствиями нетарифного характера, но и внешними факторами – снижением уровня внешней торговли со всеми странами. Существует мнение, что в условиях общего спада внешней торговли во всем мире, интеграция в ЕАЭС становится выгодной только малым странам, которые получают доступ на более емкие рынки сбыта, доступ к новым технологиям и

рынку капитала, тем самым, – продвигается в большей степени путем инициативы «сверху», правительствами стран ЕАЭС [5].

Указанные выше методики позволяет сделать необходимые расчеты и провести анализ полученных данных для более детальной и обоснованной характеристики состояния уровня экономической интеграции ЕАЭС и выбора дальнейшего вектора развития евразийской интеграции.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Валовая Т. Д. Участие в ЕАЭС дает большие экономические эффекты [Электронный ресурс]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/01-02-2019-1.aspx ((дата обращения: 10.03.2020).

2. Об итогах внешней и взаимной торговли товарами Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Pages/default.aspx (дата обращения: 13.03.2020).

3. Lipsey R. G. The theory of customs unions: A general survey // The Economic Journal. 1960. № 70. P. 496-513.

4. Viner J. The Customs Union Issue, Carnegie Endowment for International Peace. New York: The Carnegie Endowment for International Peace, 1950. 221 p.

5. Самосенок Л. Н. О региональных интеграционных соглашениях…типология эффектов региональной экономической интеграции // Российское предпринимательство. 2013 № 2 (224).

6. Семак Е.А., Семененко И.Л. Статистические эффекты интеграции Республики Беларусь и Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/5459/1/semak_semenenko_2010_7_IER_issues.pdf (дата обращения: 03.03.2020).

7. Вязовская В.В., Фальченко О.Д. К вопросу об оценке эффектов евразийской экономической интеграции // Экономические отношения. 2019. № 3. Т. 9.

ФИНАНСОВАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Т. Е. Рубан

Учреждение образования «Белорусский государственный экономический университет», пр. Партизанский, 26, 220070, г. Минск, Беларусь, tatyanaruban2@gmail.com

Рост нестабильности и расширение угроз функционированию социально-экономических систем обуславливают актуальность исследования проблем обеспечения безопасности. Важное место в системе экономической безопасности страны занимает экономическая безопасность предприятия. Основной целью экономической безопасности предприятия является обеспечение устойчивого и эффективного функционирования в текущий момент, а также высокого потенциала в будущем. Управление финансовой безопасностью входит в общую систему управления безопасностью предприятия и является одной из ее функциональных подсистем. В основе процесса управления финансовой безопасностью предприятия лежит определенный механизм. Элементы механизма обеспечения финансовой безопасности носят универсальный характер для каждого предприятия, но процесс его функционирования имеет свои особенности.

Ключевые слова: экономическая безопасность; финансовая безопасность; угрозы; система; управление; механизм.

FINANCIAL SECURITY IN THE CONTEXT OF ECONOMIC SECURITY

T. E. Ruban

Belarus state Economic University, 220070, 26, Partizanski Av., Minsk, Belarus, tatyanaruban2@gmail.com

The growth of instability and the expansion of threats to the functioning of socio-economic systems determines the relevance of the study of security problems. An important place in the system of the country economic security takes the economic security of the enterprise. The main objective of the economic security of the enterprise is to ensure stable and efficient functioning at the current moment, as well as high potential in the future. Financial security management is a part of the overall enterprise security management system and is one of its functional subsystems. The process of managing the financial security of an enterprise is based on a certain mechanism. Elements of the financial security mechanism are universal by nature for each enterprise, but the process of its functioning has its own characteristics.

Key words: economic security; financial security; threats; system; control; mechanism.

Исследование проблем обеспечения безопасности в разных ее аспектах сохраняет свою актуальность. Это обусловлено ростом нестабильности, следствием чего является расширение угроз функционированию социально-экономических систем разного уровня. Усиление конкуренции и развитие методов конкурентной борьбы повысили уровень неопределенности в принятии решений, что актуализировало внимание к проблемам обеспечения безопасности на уровне субъектов хозяйствования. Предприятие, попадая в условия неопределенности, ощущая риски внешних и внутренних угроз, вынуждено оперативно реагировать, принимая решения, с одной стороны, на основе соотнесения риска и доходности, а с другой, – учитывая необходимость достижения поставленных стратегических и текущих целей.

Системный подход к определению экономический безопасности предполагает, что безопасность может рассматриваться как состояние системы с точки зрения возможного опасного события и его последствий; как условия, исключающие неблагоприятное воздействие на систему; как способность системы не допускать возникновения опасного состояния; как совокупность мероприятий, которые обеспечивают защиту системы.

Рассматривая экономическую безопасность, специалисты [1] отмечают, что это качественная характеристика экономической системы, которая определяет ее способность поддерживать, во-первых, нормальные условия работоспособности системы, во-вторых, развитие в рамках поставленных перед системой целей, в-третьих, в случаях возникновения угроз, система в состоянии им противостоять и восстанавливать свою работоспособность.

Традиционно выделяют такие уровни экономической безопасности, как международный (глобальный), национальный (государственный), частный (предприятия, личный).

Важное место в системе экономической безопасности страны занимает экономическая безопасность предприятия, то есть, его способность достигать стратегических и текущих целей в условиях неопределенности, под влиянием разного вида угроз. Основной целью экономической безопасности предприятия является обеспечение устойчивого и эффективного функционирования в текущий момент, а также высокого потенциала в будущем.

Наряду с уровнями экономической безопасности, выделяют ее функциональные элементы, которые проявляются как условия и пути обеспечения экономической безопасности предприятия. Выделяют следующие функциональные элементы экономической безопасности:

финансовая, технологическая, правовая, информационная, экологическая, силовая. Финансовая составляющая направлена на обеспечение высоких финансовых результатов, финансовой устойчивости и независимости предприятия, антикризисное управление. Технологическая составляющая должна обеспечить технологическую независимость предприятия, его конкурентоспособность и реализацию технологического потенциала. Правовая составляющая направлена на обеспечение правовой защищенности всех аспектов деятельности предприятия. Информационная составляющая обеспечивает защиту коммерческой тайны и необходимый уровень информационного обеспечения всех подразделений предприятия. Экологическая составляющая направлена на минимизацию вредного воздействия результатов производственной деятельности предприятия на окружающую среду. Силовая составляющая обеспечивает безопасность сотрудников, имущества, капитала, информации.

Исследованию проблем финансовой безопасности в научных публикациях уделяли внимание многие ученые и специалисты [1-12]. Несмотря на то, что дискуссионными остаются вопросы, касающиеся определения взаимосвязи понятий «экономическая безопасность» и «финансовая безопасность», подчеркивается роль финансовой безопасности как основного элемента и условия экономической безопасности предприятия.

Обеспечение финансовой безопасности предприятия предполагает решение последовательности задач: идентификация опасностей и угроз; определение индикаторов финансовой безопасности; построение системы мониторинга финансовой безопасности; разработка, а также контроль выполнения и анализ краткосрочных и долгосрочных мероприятий, направленных на обеспечение финансовой безопасности.

Условием достижения финансовой безопасности предприятия можно считать его способность противодействовать возникающим внутренним и внешним угрозам, способным нанести финансовый ущерб предприятию, отрицательно повлиять на изменение структуры его капитала. Опасности и угрозы, влияющие на финансовую безопасность, можно разделить на внешние и внутренние. Внешние опасности и угрозы, влияющие на финансовую безопасность, это экономическая и политическая нестабильность, кризис финансовой системы, неразвитость финансовых рынков, незащищенность прав инвесторов и др. К внутренним опасностям и угрозам относятся, в первую очередь, неэффективный менеджмент, недостаточный уровень квалификации персонала.

Управление финансовой безопасностью входит в общую систему управления безопасностью предприятия и является одной из ее функциональных подсистем, обеспечивающих реализацию управленческих решений в финансовой сфере [4]. Можно говорить о том, что управление финансовой безопасностью является одновременно процессом, в котором реализуются управленческие функции, и системой, которая их осуществляет.

В основе процесса управления финансовой безопасностью предприятия лежит определенный механизм. Его можно рассматривать как совокупность основных элементов воздействия на процесс разработки и реализации управленческих решений, направленных на обеспечение защиты финансовых интересов предприятия от возникающих угроз. Элементы механизма обеспечения финансовой безопасности носят универсальный характер для каждого предприятия, но процесс его функционирования имеет свои особенности, которые определяются рядом факторов: сфера экономической деятельности, стадия жизненного цикла, уровень менеджмента и др.

Таким образом, взаимосвязь экономической и финансовой безопасности проявляется в нескольких аспектах: системном, процессном, управленческом. А механизм обеспечения финансовой безопасности позволяет обеспечить их единство и практическую реализацию.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Бендиков, М. А. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития // Менеджмент в России и за рубежом. 2000. № 2.

2. Бланк, И. А. Управление финансовой безопасностью предприятия К. : Эльга, Ника-Центр, 2004. 784 с.

3. Гукова, А. В. Индикаторы финансовой безопасности предприятия / А. В. Гукова, И. Д. Аникина // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2007. № 3. С. 49-52.

4. Загорельська, Т. Ю. До проблеми формування системи управління фінансовою безпекою на підприємстві // Вісник донецького національного університету ; Сер. В: Економіка і право. 2009. Вип. 2. С. 243-247.

5. Кириченко, О. А. Вдосконалення управління фінансовою безпекою підприємств в умовах фінансової кризи // Інвестиції: практика та досвід. 2009. № 10. С. 22-26.

6. Кузенко, Т. Б. Управление финансовой безопасностью предприятия в соответствии с принципами ее обеспечения / Т. Б. Кузенко, К. А. Усенко // Бизнес Информ. 2011. № 2 (1). С. 136-138.

7. Кулик, Г. С. Аналіз методів оцінки рівня фінансової безпеки підприємства / Г. С. Кулик, Т. Є. Рубан // Актуальні проблеми розвитку фінансово-кредитної системи України : матеріали шостої Всеукраїнської наукової конференції студентів та молодих вчених / ДонНТУ. Донецьк, 2013. С. 121-123.

8. Матвійчук, Л. О. Методи визначення рівня фінансової безпеки підприємства // Вісник Житомирського державного технологічного університету ; Сер.: Економічні науки. 2010. № 4 (54). С. 330-332.

9. Рубан, Т. Є., Кулик, Г. С. Вибір показників фінансової безпеки підприємства з метою її інтегральної оцінки // Інституціональні та еволюційні проблеми розвитку фінансово-кредитних систем : матеріали міжнародної науково-практичної конференції / ДонНТУ. Донецьк, 2013. С. 124-127.

10. Смирнов, Ю. О. Оцінка фінансової безпеки підприємств / Ю. О. Смирнов, Т. С. Панфілова // Економіка промисловості. 2013. № 1-2 (61-62). С. 313-317.

11. Управління фінансовою безпекою підприємств торгівлі в умовах невизначеності: колективна монографія / А. С. Крутова [та ін.] ; за заг. ред. А. С. Крутової. Х. : Видавець Іванченко І. С., 2017. 264 с.

12. Храпкіна, В. В. Оцінка рівня фінансової безпеки підприємства // Вісник економіки транспорту і промисловості. № 29. 2010. С. 191-194.

АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В УСЛОВИЯХ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Ю. В. Тарарышкин

Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, yura.tararyshkin@gmail.com

В статье исследуются организационно-экономические основы механизма внешнеэкономического регулирования на таможенной территории Евразийского экономического союза, выступающего гарантом обеспечения экономической безопасности государств-членов Евразийского экономического союза.

Ключевые слова: экономическая безопасность; Евразийский экономический союз; евразийская интеграция; механизм внешнеэкономического регулирования на таможенной территории Евразийского экономического союза.

ASPECTS OF ENSURING ECONOMIC SECURITY OF THE REPUBLIC OF BELARUS IN THE FRAMEWORK OF EURASIAN INTEGRATION

Y. V. Tararyshkin

Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, yura.tararyshkin@gmail.com

The article considers the organizational and economic foundations of foreign economic regulation mechanism on the customs territory of the Eurasian Economic Union, which acts as a warrantor of the Eurasian Economic Union member states' economic security.

Key words: economic security; the Eurasian Economic Union; Eurasian integration; the mechanism of foreign economic regulation on the customs territory of the Eurasian Economic Union.

В соответствии со статьей 4 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС) при формировании Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) поставлены цели: создать условия для стабильного развития экономик государств-членов ЕАЭС в интересах повышения жизненного уровня их населения; сформировать единый рынок товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках Союза; всесторонне развивать

модернизацию, кооперацию и повысить конкурентоспособность национальных экономик государств-членов ЕАЭС [1].

В связи с этим в условиях развивающейся евразийской интеграции приоритетными становятся проблемы экономической безопасности. Гарантом экономической безопасности выступает таможенная территория ЕАЭС и грамотно сформированный организационно-экономический механизм внешнеэкономического регулирования.

Содержание организационно-экономического механизма внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС практически определяет место евразийской интеграции в системе макроэкономического регулирования внешнеэкономической деятельности и может быть определено «как совокупность правовых, экономических, финансовых, административно-управленческих мер и элементов на уровне государства и межгосударственном уровне в целях формирования благоприятных условий хозяйствования для участников внешнеэкономической деятельности и развития отраслевой экономики».

Организационно-экономический механизм внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС состоит из организационного механизма, межгосударственного интеграционного механизма и экономического механизма, охватывающего экономические отношения в рамках формируемых отраслевых рынков (наднациональный уровень) и организаций (предприятий) (национальный уровень) под воздействием государства и со стороны институтов евразийской интеграции. Через организационный механизм посредством договорно-правовой базы ЕАЭС и национального законодательства регулируются организационные отношения между элементами организационно-экономического механизма внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС. Посредством межгосударственного интеграционного механизма реализуются внешнеэкономические отношения на межгосударственном уровне, обеспечивая экономическую безопасность государств-членов ЕАЭС.

На таможенной территории государств-членов ЕАЭС эффективно применяются межгосударственные интеграционные инструменты, выступающие элементами механизма внешнеэкономического регулирования и включающие: бюджет ЕАЭС; единое таможенное регулирование (единые принципы, правила, единый перечень таможенных платежей и порядок их администрирования); Единый таможенный тариф ЕАЭС; зачисление и распределение ввозных таможенных пошлин, антидемпинговых, компенсационных специальных пошлин; тарифные преференции и льготы; косвенные

налоги; финансирование проектов стран ЕАЭС за счет финансовых средств Евразийского банка развития и Евразийского фонда стабилизации и развития, которые находятся в тесном взаимодействии, дополняя друг друга, и обеспечивают экономическую безопасность государств-членов ЕАЭС [1-6].

Таким образом, в организационно-экономическом механизме составляющие в виде организационного, межгосударственного интеграционного и экономического механизмов формируют механизм внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС и обеспечивают его работоспособность. Механизм внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС выступает основой организационно-методического обеспечения экономической безопасности Республики Беларусь в условиях евразийской интеграции.

В качестве оценки эффективности действия механизма внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС служат показатели внешней торговли товарами и услугами и состояния внутриотраслевой торговли на таможенной территории Союза.

Так объемы внешней торговли товарами и услугами Республики Беларусь достигли: в 2018 г. – 83 574,6 млн долл. США, в 2019 г. – 84 1454,9 млн долл. США [7]. Показатель значимости взаимной торговли Республики Беларусь со странами ЕАЭС равен: в 2018 г. – 50,8%, в 2019 г. – 51,6% [8]. Доходы от внешнеэкономической деятельности в 2018 г. составили 2 547,0 млн долл. США, в 2019 г. – 2 249,8 млн долл. США [9].

Исходя из методики расчета индекса Грубеля-Ллойда и полученных результатов по укрупненным товарным группам, к качественной внутриотраслевой торговле Беларуси во взаимной торговле государств-членов ЕАЭС можно отнести торговлю по укрупненным товарным группам: продукции химической промышленности (индекс 0,87), древесине и целлюлозно-бумажным изделиям из них (индекс 0,99), машинам, оборудованию и транспортным средствам (индекс 0,95) [9-10].

В условиях дальнейшего углубления евразийской интеграции и необходимости повышения эффективности развития внешнеэкономической деятельности государств-членов ЕАЭС, а также расширения промышленного производства в Союзе требуется совершенствование механизма внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС.

Исходя из общих принципов и правил конкуренции, установленных статьями 74-76 Договора о ЕАЭС, и Протокола об общих принципах и правилах конкуренции (Приложение № 19 к Договору о ЕАЭС) [1], наряду с косвенными налогами требуется введение унифицированного налогового механизма и по другим налогам.

Одновременно, на наш взгляд, в современных условиях экономического развития государствам-членам ЕАЭС следует сосредоточиться на проблемах экологии в ЕАЭС. Начало применения защитных экологических мер на таможенной территории ЕАЭС положено с введением взимания утилизационного сбора государствами-членами ЕАЭС, которое необходимо и дальше развивать. В целях охраны здоровья гражданского общества государствам-членам ЕАЭС необходимо выступать единым фронтом, ситуация с нынешней коронавирусной пандемией служит подтверждением тому.

В этой связи и с учетом опыта Европейского союза проблему защиты окружающей среды в ЕАЭС необходимо вывести на наднациональный уровень и закрепить в Договоре о ЕАЭС путем внесения соответствующих изменений и дополнений в него, а также провести работу по законодательному закреплению нового межгосударственного интеграционного инструмента, заключающегося в распределении экологического налога за загрязнение окружающей среды между бюджетами государств-членов Союза.

Член Коллегии (Министр) по экономике и финансовой политике Евразийской экономической комиссии Т.М. Жаксылыков отметил, что «Согласно статистики таможенных служб стран Союза, в 2018 году выявлено 17,3 млн единиц контрафактной продукции – на 54% больше, чем в 2017 году (11,2 млн единиц), и на 73% больше по сравнению с 2014 годом (10 млн единиц)» [11]. Внедрение прослеживаемости товаров на таможенной территории ЕАЭС посредством их идентификации с современными чертами цифровой экономики в соответствии с Соглашением о механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза, от 29 мая 2019 г. [12] будет способствовать исключению различных схем уклонения от уплаты таможенных и налоговых платежей и подтверждению законности оборота товаров при их перемещении с территории одного государства-члена ЕАЭС на территорию другого государства-члена Союза.

В государственном и межгосударственном управлении необходимо усилить взаимодействие между элементами и инструментами механизма внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС посредством информационных

технологий в рамках Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [13]. Это позволит упорядочить внешнеторговые операции, повысить прослеживаемость перемещаемых товаров и увеличить экспортный потенциал государств-членов Союза. Использование механизма «Единое окно» позволит участникам внешнеторговых и транспортных операций, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита.

Следует шире задействовать информационные технологии в рамках Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза на наднациональном уровне для распределения финансовых потоков при выплате пенсий гражданам государств-членов ЕАЭС в зависимости от полученных доходов по месту осуществления трудовой деятельности независимо от гражданства за счет средств государственных внебюджетных фондов ЕАЭС о социальной защите населения при вступлении в силу Соглашения о пенсионном обеспечении граждан стран ЕАЭС [13-14].

Проанализировав состояние единых и общих рынков товаров, работ и услуг в ЕАЭС, предлагаем расширить полномочия Евразийской экономической комиссии в координации внутреннего рынка и формировании общих отраслевых рынков в ЕАЭС и ввести меры ответственности за нарушение сроков запуска в действие межотраслевых механизмов (общих рынков газа, нефти и нефтепродуктов, транспортного рынка и т.д.). С учетом имеющейся практики применения мер ответственности в действующих распределительных механизмах Союза экономические потери от невыполнения установленных Договором о ЕАЭС законодательных положений целесообразно относить на государственный долг государства-члена Союза, допустившего такие нарушения.

При формировании Единого экономического пространства ЕАЭС также требуется использование новых межгосударственных интеграционных инструментов в виде единых цен, тарифов и контроля в применении промышленных субсидий и т.д. По аналогии с Европейским союзом целесообразно создание структурных фондов в целях повышения экспортного потенциала и развития отраслевой экономики. Такими формируемыми фондами могут стать Фонд финансовой безопасности в ЕАЭС и Евразийский фонд отраслевого развития.

Таким образом, предлагаемые рекомендации по совершенствованию механизма внешнеэкономического регулирования на таможенной территории ЕАЭС позволят устранить торговые барьеры

во взаимной торговле государств-членов Союза, ускорить запуск общих рынков в сфере энергетики, транспорта, газа, нефти и нефтепродуктов, финансового рынка и т.д., создать социальные гарантии для перемещающей рабочей силы в Союзе и усилить экономическую безопасность Республики Беларусь и других государств-членов ЕАЭС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс]: [подписан в г. Астана 29.05.2014] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. реестр правовых актов Республики Беларусь. – Минск, 2020.

2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]: Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020.

3. Тарарышкин, Ю.В. Таможенные пошлины – регулятор внешнеэкономической деятельности и элемент финансового механизма ЕАЭС / Ю.В. Тарарышкин // Вестн. Белорус. гос. экон. ун-та. 2019. № 5 (136). С. 20–31.

4. Тарарышкин, Ю.В. Льготы по таможенным платежам как элемент финансового механизма Евразийского экономического союза / Ю.В. Тарарышкин, В.И. Тарасов // Актуальные проблемы теории и практики таможенного дела в условиях международной экономической интеграции [Электронный ресурс]: материалы междунар. науч.-практ. конф., Респ. Беларусь, Минск, 20 марта 2019 г. / Белорус. гос. ун-т; редкол.: В.Г. Шадурский (отв. ред.) [и др.]. Минск: БГУ, 2019. С. 117–122.

5. О едином таможенно-тарифном регулировании Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: Решение Комиссии Таможенного союза от 27.11.2009 № 130 14.01.2020 (ред. от 16.02.2018) // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020.

6. Тарарышкин, Ю.В. Роль банков в финансовом механизме Евразийского экономического союза в контексте экономической безопасности / Ю.В. Тарарышкин // Банковский бизнес и финансовая экономика: современное состояние, глобальные тренды и перспективы развития / Banking Business and Financial Economy: Modern State, Global Trends and Prospects of Development: тез. докл. III Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых, Минск, 27 апр. 2018 г. / БГУ, Эконом. фак.; редкол.: Л.И. Стефанович (гл. ред.) [и др.]. Минск: БГУ, 2018. С. 293–300.

7. Внешняя торговля товарами и услугами Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь [site]. [2020]. URL: https://www.nbrb.by/statistics/foreigntrade/ (дата обращения: 12.03.2020).

8. Об итогах взаимной торговли товарами Евразийского экономического союза (январь-декабрь 2019 года) [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая
комиссия : [site]. [2020]. URL: http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/2019/Analytics_I_201912.pdf (дата обращения: 22.02.2020).

9. Статистика ЕАЭС [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx/ (дата обращения: 12.03.2020).

10. Липин, А.С. Оценка интеграционных процессов в Едином экономическом пространстве на примере торговли товарами [Электронный ресурс] // Практика интеграции. ЕЭИ, 2014 г. № 1 (22 февраля). URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/investigations/Documents/lipin_polyakova1.pdf (дата обращения: 10.02.2020).

11. В ЕАЭС предложили создать единую систему учета контрафактной продукции // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/12-11-2019-1.aspx/ (дата обращения: 12.03.2020).

12. Соглашение от 29 мая 2019 года «О механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза» [Электронный ресурс] // АЛЬФА-СОФТ : [site]. [2020]. URL: https://www.alta.ru/tamdoc/19bn0037/ (дата обращения: 15.02.2020).

13. Об утверждении Стратегии развития интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза на период до 2025 года [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01415724/cncd_26122017_100/ (дата обращения: 13.02.2020).

14. Главы стран ЕАЭС подписали Соглашение о пенсионном обеспечении трудящихся государств – членов Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // Министерство труда и социальной защиты Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: http://mintrud.gov.by/ru/news_ru/view/-glavy-stran-eaes-podpisali-soglashenie-o-pensionnom-obespechenii-trudjaschixsja-gosudarstv-%E2%80%93-chlenov-evrazijskogo-ekonomicheskogo-sojuza_3353/ (дата обращения: 10.03.2020).

ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕГО ФИНАНСОВОГО РЫНКА В ЕАЭС

Л. И. Тарарышкина

Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, tararyshkina@rambler.ru

В статье рассматриваются аспекты формирования общего финансового рынка в Евразийском экономическом союзе. Проведен анализ состояния банковских и страховых услуг в государствах-членах Евразийского экономического союза ЕАЭС. Выделяются критерии гармонизации законодательства государств-членов Евразийского экономического союза в финансовой сфере и отмечаются подходы к формированию общего финансового рынка в Евразийском экономическом союзе.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; финансовые услуги; национальный режим; режим наибольшего благоприятствования; гармонизация законодательства в сфере финансового рынка; общий финансовый рынок.

FORMATION OF THE COMMON FINANCIAL MARKET IN THE EEU

L. I. Tararyshkina

Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Republic of Belarus, tararyshkina@rambler.ru

The article discusses aspects of the formation of a common financial market in the Eurasian Economic Union. The analysis of the state of banking and insurance services in the Eurasian Economic Union member states is carried out. Criteria for harmonizing the legislation of the Eurasian Economic Union member states in the financial sector are highlighted, approaches to the formation of a common financial market in the Eurasian Economic Union are noted.

Key words: Eurasian Economic Union; financial services; national treatment and most-favored-nation treatment; harmonization of legislation in the sphere of the financial market; common financial market.

Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС) с 1 января 2015 года учрежден Евразийский экономический союз Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, являющийся международной организацией региональной экономической интеграции и обладающий международной правосубъектностью. К Договору о ЕАЭС присоединились: 2 января 2015 года – Армения, 12 августа 2015 года – Киргизия. Одной из основных целей Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) является стремление к формированию

единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов [1], в котором финансовые услуги занимают важное место. Обусловлено это тем, что финансы являются основой экономики любого государства и, соответственно, главным элементом сближения экономик государств-членов ЕАЭС, направленным на углубление евразийской интеграции. В качестве составляющей евразийской интеграции выступает финансовая интеграция, которая в настоящее время слабо развита и выражается на уровне Таможенного союза ЕАЭС в действии механизма зачисления и распределения ввозных таможенных пошлин, антидемпинговых, компенсационных, специальных пошлин; механизма косвенного налогообложения, порядка предоставления таможенно-тарифных льгот на таможенной территории ЕАЭС и др.

Утверждать о результативности финансовой интеграции можно будет с запуском к 2025 году общего финансового рынка ЕАЭС в соответствии со статьей 70 Договора о ЕАЭС и реализацией его механизма, установленного в Протоколе по финансовым услугам (Приложение № 17 к Договору о ЕАЭС) [1].

Положения Протокола по финансовым услугам применяются к мерам государств-членов ЕАЭС в торговле финансовыми услугами, включающими:

– страховые и относящиеся к страховым услуги: страхование (сострахование): страхование жизни, страхование иное, чем страхование жизни; перестрахование; страховое посредничество, такое как брокерское и агентское посредничество; вспомогательные услуги по страхованию, такие как консультативные, актуарные услуги, услуги по оценке риска и услуги по урегулированию претензий;

– банковские услуги: прием от населения вкладов (депозитов) и других подлежащих выплате денежных средств; выдача ссуд, кредитов, займов всех видов, включая потребительский кредит, залоговый кредит, факторинг и финансирование коммерческих операций; финансовый лизинг; все виды услуг по платежам и денежным переводам; торговля за свой счет и за счет клиентов, на бирже и внебиржевом рынке, либо иным образом: иностранной валютой; деривативами, в том числе, фьючерсами и опционами; инструментами, касающимися валютных курсов и процентных ставок, включая сделки «своп» и форвардные сделки; консультативные, посреднические и другие вспомогательные финансовые услуги во всех видах деятельности, включая справочные и аналитические материалы, связанные с анализом кредитных условий;

– услуги на рынке ценных бумаг: торговля финансовыми инструментами за свой счет и за счет клиентов, на бирже и внебиржевом

рынке, либо иным образом; участие в эмиссии (выпуске) всех видов ценных бумаг, включая гарантирование и размещение, в качестве агента (государственного или частного), и оказание услуг, относящихся к такой эмиссии (выпуску); брокерские операции на финансовом рынке; управление такими активами, как денежные средства или ценные бумаги, все виды управления коллективными инвестициями, управление активами и инвестиционными портфелями пенсионных фондов, попечительство, услуги по хранению и трастовые услуги; клиринговые услуги по финансовым активам, включая ценные бумаги, деривативы и другие финансовые инструменты; предоставление и передача финансовой информации, обработка финансовых данных и предоставление и передача соответствующего программного обеспечения поставщиками других финансовых услуг; консультативные, посреднические и другие вспомогательные финансовые услуги во всех видах деятельности, включая исследования и рекомендации по прямым и портфельным инвестициям, рекомендации по вопросам приобретения, реорганизации и стратегии корпораций [1].

Поддержание и улучшение уровня защиты прав потребителей финансовых услуг и инвесторов является одним из важных элементов формирования общего финансового рынка.

Общий финансовый рынок – это финансовый рынок государств-членов ЕАЭС, включающий упрощенный и недискриминационный доступ субъектов финансового рынка на рынки друг друга и охватывающий: банковский сектор, страховой сектор, сектор рынка ценных бумаг, межсекторальное взаимодействие и соответствующий следующим правилам:

– гармонизированные требования к регулированию и надзору в сфере финансовых рынков государств-членов ЕАЭС;

– взаимное признание лицензий в банковском и страховом секторах, а также в секторе услуг на рынке ценных бумаг, выданных уполномоченными органами одного государства-члена ЕАЭС, на территориях других государств-членов Союза;

– осуществление деятельности по предоставлению финансовых услуг на всей территории ЕАЭС без дополнительного учреждения в качестве юридического лица;

– административное сотрудничество между уполномоченными органами государств-членов ЕАЭС, в том числе путем обмена информацией [1].

На примере наиболее развитых в государствах-членах Союза банковского и страхового секторов рассмотрим их сегодняшнее состояние. Так по данным официальной статистики ЕАЭС, на конец

2019 года в банковском секторе государств-членов Союза действуют: Армении – 17 банков, активы которых составляют 12,2 млрд долл. США, Беларуси – 24 (активы –36,2 млрд долл. США), Казахстана – 27 (активы –70,3 млрд долл. США), Киргизии –24 (активы –2,8 млрд долл. США), России –442 (активы –1534,7 млрд долл. США).

Страховой сектор государств-членов ЕАЭС включает в: Армении– 7 страховых организаций, активы которых равны 0,13 млрд долл. США, Беларуси – 20 (активы –1,7 млрд долл. США), Казахстане – 27 (активы – 2,9 млрд долл. США), Киргизии –17 (активы – 0,04 млрд долл. США), России –188 (активы – 49,3 млрд долл. США) [2].

Как видно из приведенной информации, в настоящее время наибольшими активами в банковском и страховом секторах располагают банки и страховые организации России и Казахстана, наименьшими – Армении и Киргизии, Беларусь – занимает средние позиции.

Концепцией формирования общего финансового рынка Евразийского экономического союза, утвержденной 1 октября 2019 года, определена база для обеспечения свободного движения капитала и услуг [3].

Предполагается осуществлять формирование и функционирование общего финансового рынка в течение двух периодов – до 2025 года и после 2025 года. В период до 2025 года государствам-членам Союза необходимо определить согласованные подходы к взаимному признанию лицензий посредством реализации механизма стандартизированной лицензии для учреждения юридического лица в банковском и страховом секторах, а также к трансграничной поставке финансовых услуг в секторе рынка ценных бумаг.

После 2025 года государства-члены ЕАЭС продолжат работу по гармонизации, а также по формированию общего финансового рынка, в том числе определят согласованные подходы к осуществлению деятельности по предоставлению финансовых услуг без дополнительного учреждения (лицензирования) в качестве юридического лица, имплементация которых будет осуществляться по мере углубления финансовой интеграции и перехода к более высоким стадиям формирования общего финансового рынка и гармонизации законодательства государств-членов ЕАЭС.

Целью гармонизации законодательства государств-членов Союза является установление гармонизированных правил правового регулирования общего финансового рынка в условиях сохраняющихся различий, не препятствующих эффективному функционированию общего финансового рынка ЕАЭС.

Предусматривается проведение поэтапно разноскоростной гармонизации и одновременно по трем секторам (банковский, страховой рынок и рынок ценных бумаг). Такие подходы обусловлены тем, что необходимо учитывать модели и особенности правового регулирования финансовых рынков государств-членов Союза и степень имплементации международных стандартов, а также принимать во внимание необходимость минимизации рисков для финансовой стабильности национальных рынков участников евразийской интеграции и общего финансового рынка ЕАЭС.

Критериями гармонизации законодательства государств-членов Союза выступают:

– достижение уровня гармонизации, достаточного для принятия государствами-членами ЕАЭС обязательств по взаимному допуску участников финансовых рынков на свои внутренние рынки;

– минимизация регуляторного арбитража на общем финансовом рынке Союза для участников финансовых рынков;

– наличие гармонизированных инструментов оздоровления или ликвидации финансовых институтов, столкнувшихся с проблемами с ликвидностью или платежеспособностью;

– достижение уровня гармонизации национальных правовых режимов в части соблюдения международных принципов регулирования, которые рассматриваются надзорными органами государств-членов Союза как критичные для обеспечения стабильности как национальных финансовых рынков, так и общего финансового рынка ЕАЭС и доверия к финансовым организациям со стороны потребителей финансовых услуг [3].

Механизм стандартизированной лицензии выступает в качестве начального этапа предоставления взаимного допуска на финансовые рынки государств-членов Союза и связан с проведением гармонизации их законодательства. При этом допуск на финансовые рынки в данный период, регулирование и надзор на финансовых рынках государств-членов Союза осуществляется в соответствии с национальным законодательством участников евразийской интеграции.

Механизм стандартизированной лицензии для банка и страховой организации предусматривает количественные требования, включающие:

– размер собственного капитала банка должен быть не менее 60 млн долл. США (для Киргизии в течение переходного периода не менее 50 млн долл. США);

– размер собственного капитала для страховой организации должен составлять не менее 10,4 млн долл. США для категории видов

страхования «жизнь»/«не жизнь» (для Киргизии в течение переходного периода – не менее 5 млн долл. США);

– минимальное значение норматива достаточности капитала банка должно составлять не менее 12,5 %;

– минимальное значение норматива достаточности капитала (маржи платежеспособности) страховой организации должно быть не менее 1,2.

Государствам-членам Союза необходимо также принять меры по осуществлению гармонизации регулирования в сфере банковского, страхового рынка и рынка ценных бумаг в целях снижения регуляторного арбитража.

С завершением гармонизации законодательства государств-членов Союза будет предоставлена возможность применения национального режима и режима наибольшего благоприятствования в отношении всех участников общего финансового рынка посредством использования современных информационных финансовых технологий.

В целях координации общего финансового рынка ЕАЭС принято решение о полномочиях и функциях наднационального органа по регулированию финансового рынка с местонахождением в г. Алматы.

Реализация положений Концепции формирования общего финансового рынка Евразийского экономического союза позволит углубить интеграцию финансовых рынков государств-членов Союза, повысить их эффективность за счет роста конкуренции, увеличения доступности, качества и разнообразия финансовых услуг.

Таким образом, общий финансовый рынок выступает неотъемлемой частью евразийской интеграции и служит важным инструментом реализации основных целей ЕАЭС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс]: подписан в г. Астане, 29 мая 2014 г. // Евразийский экономический союз : [site]. [2020]. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0043610/itia_05062014 (дата обращения: 27.02.2020).

2. Статистика ЕАЭС [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx/ (дата обращения: 27.02.2020).

3. О Концепции формирования общего финансового рынка Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: Решение Высшего Евразийского экономического совета от 1 октября 2019 г. №20, г.Ереван // Евразийская экономическая комиссия : [site]. [2020]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/finpol/dofp/Documents/Концепция%20ОФР.pdf/ (дата обращения: 16.02.2020).

МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ОТ НЕКАЧЕСТВЕННОЙ АЛКОГОЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ НА ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС

Л. И.Тарарышкина[1)], М. Д. Иванова[2)]

[1)]Белорусский государственный университет, пр-т Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, tararyshkina@rambler.ru
[2)] Белорусский государственный университет, пр-т Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, mariya_ivanova04@mail.ru

В статье исследуются вопросы применения мер по защите внутреннего рынка Республики Беларусь от некачественной алкогольной продукции на таможенной территории Евразийского экономического союза. Освещены аспекты контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь в области безопасности продовольственного сырья и пищевых продуктов. Проанализирован конкретный перечень действий в случае выявления алкогольной продукции, несоответствующей регламентам Евразийского экономического союза. Показана роль таможенных органов в выявлении и пресечении незаконного перемещения некачественной пищевой продукции.

Ключевые слова: защита рынка; таможенная территория Евразийского экономического союза; технический регламент; алкогольная отрасль; незаконный ввоз; фальсификация.

MEASURES TO PROTECT THE DOMESTIC MARKET OF THE REPUBLIC OF BELARUS FROM LOW-QUALITY ALCOHOL PRODUCTS

L. I. Tararyshkina[a], M. D. Ivanova[b]

[1)] Belarusian state University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, tararyshkina@rambler.ru
[2)] Belarusian state University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, mariya_ivanova04@mail.ru (corresponding author)

The article conciders the application of measures to protect the internal market of the Republic of Belarus from low-quality alcohol products in the customs territory of the Eurasian economic Union. Aspects of control (Supervisory) activities in the Republic of Belarus in the field of food raw materials and food products safety are highlighted in the research. Moreover, a specific list of actions in case of detection of alcoholic products that do not comply with the Eurasian economic Union regulations is analyzed in the article. The role of customs authorities in detecting and suppressing illegal movement of low-quality food products is determined as well.

Key words: market protection; customs territory of the Eurasian Economic Union; technical regulations; alcohol industry; illegal import; forgery.

Защита интеллектуальной собственности пищевой промышленности является одной из самых актуальных проблем на сегодняшний день.

Современные ужесточившиеся условия конкуренции на рынке пищевой промышленности, борьба за потребителя и рынки сбыта нередко приводят деятельность предприятий к недобросовестному ведению бизнеса, к нарушениям в сфере интеллектуальной собственности и другим неправомерным методам конкуренции на рынке. Все это может повлечь за собой убытки для государственного бюджета.

Данный вопрос является очень актуальным для алкогольной подотрасли пищевой промышленности. Обусловлено это тем, что рынок производства алкогольной продукции становится все теснее, и чтобы заслужить должное внимание у потребителей, необходимо уделять большое внимание объектам интеллектуальной собственности – торговым маркам и промышленным образцам.

Алкогольная продукция занимает одно из важных мест на белорусском рынке. Потребление алкоголя в стране, согласно данным Всемирной организации здравоохранения, одно из самых высоких в мире. Согласно Постановлению Совета Министров от 27 декабря 2019 г. № 923, на 2020 год запланировано произвести 10,706 млн дал водки и ликеро-водочных изделий (в 2019 г. – 10,868 млн дал). Производство спирта-сырца этилового из пищевого сырья планируется в объеме 1,135 млн дал, спирта этилового ректификованного из пищевого сырья – 8,71 млн дал [1].

Алкогольная отрасль концерна «Белгоспищепром» представлена 12 предприятиями [2].

– ОАО «Гродненский ликеро-водочный завод»;
– ОАО «Брестский ликеро-водочный завод «Белалко»;
– ОАО «Пищевой комбинат «Веселово»;
– ОАО «Гомельский ликеро-водочный завод «Радамир»;
– ОАО «МИНСК КРИСТАЛЛ» - управляющая компания холдинга «МИНСК КРИСТАЛЛ ГРУПП»;
– ОАО «Минский завод игристых вин»;
– ОАО «Пуховичский пищекомбинат»;
– ОАО «Витебский ликеро-водочный завод «Придвинье»;
– ОАО «Климовичский ликеро-водочный завод»;
– ООО «Завод виноградных вин «Пять континентов»;

– ОАО «Мозырский спиртоводочный завод».

С учетом производственной деятельности этих предприятий на таможенной территории Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) особое внимание должно уделяться защите внутреннего рынка от несоответствующей техническим регламентам ЕАЭС алкогольной продукции. Обусловлено это необходимостью недопущения на внутренний рынок поступления некачественной продукции, сокращения теневого оборота алкогольных напитков в целях исключения потерь для бюджета и угрозы для здоровья человека.

За 2018 год было изъято 109,6 тыс. литров спиртосодержащей жидкости, а фальсифицированной алкогольной продукции – 21,9 тыс. литров. По итогам контрольных проверок составлен 851 административный протокол и изъято из оборота 56 483 литра спирта [3].

В целях противодействия таким явлениям был разработан Комплекс мер по защите внутреннего рынка в 2018 – 2020 гг., утвержденный Премьер-Министром Республики Беларусь Кобяковым А. В. в феврале 2018 г.

В соответствии с пунктом 9 Комплекса мер по защите внутреннего рынка в 2018-2020 гг., Госстандарт является ответственным исполнителем по ведению таких реестров, как:

– реестр опасной продукции, запрещенной к ввозу и (или) обращению на территории Республики Беларусь;

– реестр документов о подтверждении соответствия продукции требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза, действие которых прекращено на территории Республики Беларусь [4].

В 2019 г. были приняты акты законодательства, предусматривающие взаимодействие государственных органов по выявлению потребительских товаров, не соответствующих требованиям безопасности и заявленным характеристикам:

– Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 25 января 2019 г. № 52 «Об утверждении Положения о порядке взаимодействия по обеспечению качества и безопасности пищевой продукции»;

– Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 19 января 2019 г. № 35 «Об утверждении Положения о порядке изъятия, возврата, уничтожения, утилизации продовольственного сырья и пищевых продуктов, не соответствующих установленным требованиям к их качеству и безопасности».

В данных нормативных правовых актах установлен конкретный порядок действий, направленных на выявление и пресечение оборота некачественной алкогольной продукции.

Государственный комитет по стандартизации Республики Беларусь (далее – Госстандарт) во исполнение пункта 1.5 Протокола заседания Комиссии по вопросам промышленной политики от 5 сентября 2019 г. № 07/52 в отношении выработки механизмов взаимодействия в отношении выявления на внутреннем рынке некачественной импортной пищевой продукции констатирует, что контрольная (надзорная) деятельность в Республике Беларусь, в том числе в области безопасности продовольственного сырья и пищевых продуктов, осуществляется в соответствии с положениями Указа Президента Республики Беларусь от 16 октября 2009 г. № 510 «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь» (далее – Указ № 510) [5].

В соответствии с требованиями п. 12.2 Указа № 510 основанием для назначения внеплановой проверки руководителем контролирующего (надзорного) органа, в пределах компетенции контролирующего (надзорного) органа, служит наличие информации, свидетельствующей о фактах возникновения угрозы причинения либо причинения вреда жизни, здоровью граждан, животному и растительному миру, окружающей среде, безопасности государства, историко-культурным ценностям, имуществу юридических и физических лиц.

В целях повышения эффективности и обоснованности назначений контролирующими (надзорными) органами Госстандарта внеплановых проверок в порядке государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов ЕАЭС, концерн «Белгоспищепром» в дальнейшем, в рамках взаимодействия, проводит мероприятия, направленные на защиту внутреннего рынка Республики Беларусь от небезопасной и некачественной продукции.

Концерн «Белгоспищепром» при наличии информации, свидетельствующей о фактах возникновения угрозы причинения либо причинения вреда жизни, здоровью граждан, незамедлительно, но не позднее одного рабочего дня с момента установления данного факта, представляет в адрес Госстандарта сведения о:

– фактическом адресе и наименовании торгового объекта, в котором осуществляется реализация опасной продукции;

– идентификационные признаки опасной продукции: полном наименовании продукции, дате изготовления, виде упаковки, массе нетто, наименовании изготовителя, а также номере партии, торговом знаке (марке), техническом нормативном правовом акте (далее – ТНПА),

в соответствии с которым произведена и может быть идентифицирована продукция (при наличии);

– перечень требований, по которым выявлены несоответствия, с указанием пункта ТНПА, обязательного для соблюдения;

– акт отбора, протокол испытаний или протокол внешнего осмотра контроля маркировки потребительской упаковки, подтверждающие факт несоответствия продукции установленным требованиям;

– образец маркировки (фото) при установленных нарушениях по маркировке потребительской упаковки.

При получении неполного комплекта указанных документов незамедлительно, но не позднее одного рабочего дня, Госстандарт уведомляет концерн «Белгоспищепром» о необходимости в возможно короткие сроки представления недостающих документов с указанием «неполный комплект документов к рассмотрению не принимается».

Госстандарт при получении полного комплекта документов проводит анализ представленных сведений и при подтверждении факта нарушения установленных обязательных требований к пищевой продукции незамедлительно, но не позднее двух рабочих дней, направляет данную информацию в областную инспекцию Госстандарта по территориальному признаку для принятия мер по недопущению реализации опасной продукции на территории республики.

Информация по результатам мероприятий, проведенных областными инспекциями либо разъяснения о неправомерности и (или) необоснованности доводов, изложенных концерном «Белгоспищепром», направляется Госстандартом в адрес концерна в установленные законодательством сроки.

Предприятия проводят анализ продукции на соответствие требованиям технических регламентов ЕАЭС, а также на соответствие показателям и сведениям, заявленным в маркировке. Испытания могут выполняться как в сторонних аккредитованных лабораториях, так и в собственных лабораториях аккредитованных (аттестованных) на техническую компетентность.

В информации об исследованной продукции необходимо указывать:

– идентификационные признаки несоответствующей продукции (наименование продукции, дата изготовления, вид упаковки, масса нетто, номер партии, торговый знак (марка), ТНПА, в соответствии с которым произведена и может быть идентифицирована продукция (при наличии);

– изготовителя (импортера), страну происхождения продукции;

– организацию торговли, в которой была закуплена продукция (адрес, наименование);

– дату закупки;

– контролируемые показатели, лабораторию, выполнившую исследования;

– перечень требований, по которым выявлены несоответствия, с указанием пункта ТНПА, обязательного для соблюдения.

К письму, направляемому с проверяющего предприятия в концерн «Белгоспищепром», должны прилагаться:

– кассовый чек (фото);

– протоколы испытаний;

– образец маркировки (фото) при установленных нарушениях по маркировке потребительской упаковки.

При отсутствии выявленных несоответствий кратко предоставляются сведения о проведенных исследованиях (наименование продукции, изготовитель (импортер), страна происхождения продукции, организация торговли, дата закупки, контролируемые показатели, лаборатория, выполнившая исследования, ТНПА, на соответствие которому проведены испытания).

Периодичность представления информации в концерн – не реже 1 раза в месяц до 25 числа отчетного месяца и по мере выявления несоответствующей продукции.

Сведения о выявленных несоответствиях будут своевременно направляться в Госстандарт для проверки.

Декретом Президента Республики Беларусь от 29 февраля 2008 г. № 3 отменены квоты и введено исключительное право государства на импорт алкоголя. Данное право реализуют юридические лица – победители конкурса, который проводит специальная межведомственная комиссия не реже одного раза в год. Ежегодно Республика Беларусь утверждает Перечень импортеров алкогольной продукции. Право на импорт алкогольной продукции в 2020 году получили 38 компаний [6].

Все вышеперечисленные действия направлены на минимизацию доли нелегальной и контрафактной алкогольной продукции на внутреннем рынке Республики Беларусь. Но следует отметить, что результатов можно добиться путем качественной и добросовестной работы каждого предприятия в отдельности.

В современных условиях за недопущение некачественной, контрафактной и фальсифицированной продукции на внутренний рынок страны отвечают, в первую очередь, таможенные органы. В 1 квартале 2019 г. Брестской таможней в ходе проводимой работы

по противодействию обороту опасной и несоответствующей продукции пресечен ввоз товаров, несоответствующих требованиям законодательства, – 105 фактов незаконного ввоза алкогольной продукции в объеме 612 литров на сумму 5 639 руб. Реализуемые таможенными органами меры по выявлению и пресечению незаконного перемещения некачественной продукции через белорусский участок таможенной границы ЕАЭС, являются эффективным инструментом обеспечения экономической безопасности государства на таможенной территории ЕАЭС.

Безусловно, проводимые действия по проверке соответствия алкогольной продукции техническим регламентам ЕАЭС нуждаются в постепенном и поэтапном совершенствовании, по мере создания достаточной законодательной базы. Государственная политика в сфере защиты внутреннего рынка на современном этапе развития должна включать комплекс мер по предотвращению появления на рынке некачественной и (или) контрафактной продукции в сочетании со сбалансированным введением в действие государственных и общественных механизмов защиты внутреннего рынка на всем пути движения товара «от изготовителя к потребителю».

Таким образом, Республика Беларусь делает все возможное, чтобы не допустить некачественную или фальсифицированную продукцию на внутренний рынок.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Сколько алкоголя произведут в Беларуси в 2020 году [Электронный ресурс]. URL: https://www.intex-press.by/2019/12/30/skolko-alkogolya-proizvedut-v-belarusi-v-2020-godu/ (дата обращения: 25.02.2020).

2. Алкогольная отрасль [Электронный ресурс] // Белгоспищепром : [site]. [2020]. URL: http://www.bgp.by/ru/alcoholic-beverage-ru/ (дата обращения: 27.02.2020).

3. Эксперты – о том, как защитить наш рынок от контрафактной и фальсифицированной продукции [Электронный ресурс] // Национальный правовой Интернет-портал : [site]. [2020]. URL: http://www.pravo.by/novosti/obshchestvenno-politicheskie-i-v-oblasti prava/2019/may/35751/ (дата обращения: 01.03.2020).

4. Госстандарт : [site]. [2020]. URL: https://gosstandart.gov.by/ (дата обращения: 01.03.2020).

5. О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь [Электронный ресурс] : Указ Президента Республики Беларусь от 16 октября 2009 г. № 510 // Национальный правовой Интернет-портал : [site]. [2020]. URL: http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=p30900510. (дата обращения: 11.03.2020.

6. Число импортеров алкоголя в Беларусь в 2020 году выросло на 8 компаний [Электронный ресурс]. URL: https://ej.by/news/companies/2020/01/06/chislo-

importerov-alkogolya-v-belarus-v-2020-godu-vyroslo-na-8.html (дата обращения: 11.03.2020).

ЦИФРОВИЗАЦИЯ КАК ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ И ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Л. И. Тарарышкина[1)], Т. Ю.Сипайло[2)]

[1)]Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, tararyshkina@rambler.ru
[2)]Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, knplf@rambler.ru

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что цифровизация транспортной отрасли и ее технологизация выступают неотъемлемым элементом дальнейшей интеграции в рамках Евразийского экономического союза. Проводится анализ процессов цифровизации в Евразийском экономическом союзе. Выявлены основные направления внедрения и развития цифровизации в транспортной отрасли и таможенном регулировании на таможенной территории Евразийского экономического союза. Рассмотрены перспективы цифровизации в Евразийском экономическом союзе.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; цифровизация; таможенная территория; транспортная отрасль; грузоперевозки; платежные сервисы.

DIGITALIZATION IS THE TRANSFORMATION OF THE TRANSPORT INDUSTRY AND CUSTOMS REGULATION IN THE STATES OF THE COMMON CUSTOMS TERRITORY OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION

L .I. Tararyshkina[1)], T. U. Sipaila[2)]

[1)]Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, tararyshkina@rambler.ru
[2)] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, knplf@rambler.ru (*corresponding author)*

The relevance of the research topic is connected with the fact that digitalization of the transport industry and its technologization are an integral element of further integration within the Eurasian Economic Union. The analysis of digitalization processes in the Eurasian economic Union is carried out in the research. Moreover, the main directions of implementation and development of digitalization in the transport industry and customs regulation in the customs territory of the Eurasian Economic Union are determined in the analysis. The prospects of digitalization in the Eurasian Economic Union are considered as well.

Key words: Eurasian Economic Union; digitalization; customs territory; transport industry; cargo transportation; payment services.

На современном этапе развития человеческой цивилизации интенсивный путь развития экономики государства чаще всего основывается на внедрении информационных технологий. Цифровые технологии, несомненно, в скором будущем, также преобразят и облегчат таможенное регулирование, в том числе на таможенной территории Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС).

Цифровизация межгосударственных экономических отношений и таможенного регулирования – это замена существующих технологий на более современные, используемые в системе, способы и приемы производственной деятельности [1]. Процессы цифровизации интенсивно внедряются в транспортную отрасль государств-членов ЕАЭС в условиях единой таможенной территории, облегчая, в том числе контроль за передвижением товаров через таможенную границу ЕАЭС. Примерами могут служить:

- оформление провоза крупногабаритной техники по дорогам Беларусии стран ЕАЭС (ранее согласование с заинтересованными организациями занимало от трех дней, сейчас эта процедура проводится в онлайн-режиме в срок до двух часов);

- применение электронного декларирования сократило сроки перевозки скоропортящихся продуктов (пока перевозчик в пути – декларант оформляет документы и высылает их таможне, таким образом, время простоя сокращено до минимума).

Для получения выгоды и достижения положительных эффектов функционирования транспортной отрасли стран ЕАЭС от цифрового пространства требуется организованная совместная работа и согласованная политика, в целях их развития необходим подробный анализ процессов и выявление основных направлений внедрения для стран ЕАЭС. В соответствии с цифровой повесткой и для достижения максимально-благоприятных целей основные приоритеты цифровизации стран-членов ЕАЭС должны быть следующими [1]:

– создание благоприятного климата для разработки и внедрения инновационных проектов в области цифровизации и технологизации сообщества;

– разработка новой и унификация действующей правовой базы, которая позволит создать правовую инфраструктуру цифровизации;

– разработка и запуск цифровых платформ для организации общей инфраструктуры цифровизации и технологизации в ряде стран ЕАЭС;

– повышение степени цифровизации региональных рынков и отраслей национальных экономик государств-членов ЕАЭС для создания общей цифровой базы;

– подробный анализ практики цифровизации иных государств в области цифровизации для того, чтобы перенять опыт и внедрить лучшие наработки в процессе развития цифровизации в странах экономического союза.

Для построения будущего единой транспортной отрасли в ЕАЭС актуальным является внедрение элементов цифровизации в транспортную систему государств-участников уже сейчас. Создание цифрового пространства оказывает положительное влияние на развитие внешнеторгового оборота Республики Беларусь, что влечет за собой увеличение объемов грузоперевозок между Республикой Беларусь и странами-членами. Говоря о грузовых перевозках, следует отметить, что одним из явных признаков цифровизации является система электронной оплаты дорог при перевозках грузов. На данный момент активно прорабатывается возможность использования электронных CMR накладных на территории Республики Беларусь, однако в силу отдельных законодательных особенностей государства есть определенные трудности с ее внедрением. В будущем это препятствие будет устранено, при формировании единого цифрового пространства. Для мониторинга дорожной ситуации используются различного рода сервисы, которые информируют участников дорожного движения о параметрах трассы, местном времени, текущей погодной остановке и опасностях, в некоторых случаях еще и ограничивает скоростной режим. На цифровую основу переведены также системы контроля за безопасностью дорожного движения в государстве. Практически все городские дороги крупных населенных пунктов, а также основные трассы оборудованы специализированными камерами, которые фиксируют нарушения, и нарушителям высылаются извещение о штрафах с фотофиксацией нарушения и номерами автомобиля. Платежи в сфере пассажирских перевозок, все больше и больше переходят в специальные платежные сервисы в сети Интернет. Внедряются новые технологии, так несколько лет назад при оплате пассажирских перевозок в транспорте г. Минска отказались от работы кондукторов. Вместо них используются цифровые компостеры и валидаторы для списания средств со специальных электронных карточек пассажиров. Кроме этого, при входе в Минский метрополитен с отдельных видов банковских пластиковых карточек возможно прямое списание услуг за проезд. Многие пассажиры в Республике Беларусь пользуются специальным приложением «Яндекс Транспорт», которое позволяет отследить, где

курсирует необходимый транспорт и через какое время он прибудет на соответствующую остановку. Значительно облегчает сообщение между городами приложение «Атлас», с его помощью осуществляется междугородняя перевозка пассажиров в удобное для них время и посадка в удобном для них месте.

Основными аспектами повышения транзитной эффективности Республики Беларусь являются оптимизация контроля за перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС, то есть преобразование таможенного регулирования, и сокращение сроков их таможенного оформления с помощью внедрения средств цифровизации. Таможенные процедуры осуществляются с помощью современных информационных технологий, в том числе с использованием электронной цифровой подписи. Все это позволяет значительно ускорить документооборот, снизить количество задержек грузов на границе, обеспечивая их беспрепятственное продвижение к местам назначения.

Вместе с тем, в цифровизации есть как положительные аспекты, так и негативные моменты, которые следует тщательно отслеживать и устранять для повышения эффективности результатов в регионе ЕАЭС.

В качестве положительных тенденций можно выделить следующие:

– формирование единого цифрового и информационного пространства как в стране (на внутреннем рынке, так и за ее пределами);

– создание благоприятных условий для развития бизнеса, иностранных инвестиций в страну и интеграции компаний из разных государств;

– упрощение многих административных процедур и государственных процессов, снижение их трудоемкости;

– активное развитие информационных технологий в стране и интеграция их в различные сферы жизни.

В качестве негативных тенденций цифровизации, можно выделить следующие:

– сокращение рабочих мест по отдельным профессиям и специализациям, следовательно, возникает вопрос формирования условий для альтернативной занятости или самозанятости населения;

– повышение капитальных и эксплуатационных расходов на поддержание в надлежащем состоянии технологической инфраструктуры цифровизации;

– повышение требований к системам информационной безопасности, как на уровне отдельного рынка, так и на уровне международного блока;

– возникает необходимость появления новых государственных регулирующих и контролирующих организаций, а также преобразования уже существующих.

Таким образом, внедрение и развитие цифровизации в ЕАЭС требует специальной подготовки и мер по оптимизации и форсированию данного проекта [2]. Для достижения успеха в построении будущего транспортной отрасли в рамках ЕАЭС необходимо выработать скоординированный подход в рамках цифрового развития на национальном и союзном уровнях для получения максимальных эффектов (цифровых дивидендов) для всех участников. Для преобразований в таможенной сфере, в транспортной отрасли необходимо использовать опыт разных стран и мониторинг нужд данных сфер. Необходимо привлекать разновозрастных членов в законодательные органы для сочетания опыта и актуальной новизны.

Создание единого цифрового пространства ЕАЭС позволит достичь максимального эффекта от реализаций национальных цифровых повесток, а преобразования в таможенном регулировании позволят сократить расходы, что во многом позволит повысить уровень благосостояния граждан государств-членов ЕАЭС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1 Цифровая повестка ЕАЭС от 12 декабря 2016 года // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информации Респ. Беларусь. Минск, 2019.

2 Сравнительный опыт цифровизации государственных услуг [Электронный ресурс] // Агентство Республики Казахстан по делам государственной службы : [site]. [2019]. URL http://kyzmet.gov.kz/ru/pages/sravnitelnyy-obzor-mezhdunarodnogo-opyta-cifrovizacii-gosudarstvennyh-uslug (дата обращения: 20.12.2019).

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И СОТРУДНИЧЕСТВА ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ С ИНЫМИ СУБЪЕКТАМИ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ В НОВОМ ТАМОЖЕННОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

А. А. Чепик

Международный университет «МИТСО», г. Минск, ул. Казинца, 21, корп.3, Минск, Беларусь, ts_chepik12@mail.ru

В статье рассматриваются общетеоретические вопросы взаимодействия таможенных органов с иными правоохранительными органами и особенности правового регулирования взаимодействия и сотрудничества таможенных органов с иными субъектами правоохранительной системы в новом таможенном законодательстве Европейского союза.

Ключевые слова: взаимодействие; сотрудничество; таможенные органы; Таможенный кодекс; Европейский союз.

FEATURES OF LEGAL REGULATION OF INTERACTION AND COOPERATION OF CUSTOMS AUTHORITIES WITH OTHER SUBJECTS OF THE LAW ENFORCEMENT SYSTEM IN THE NEW CUSTOMS LEGISLATION OF THE EUROPEAN UNION

A. A. Chepik

International University "MITSO", Minsk, Kazintsa str., 21, building 3, Minsk, Belarus, ts_chepik12@mail.ru

The article conciders general theoretical issues of interaction of customs authorities with other law enforcement agencies and specific issues of legal regulation of interaction and cooperation of customs authorities with other subjects of the law enforcement system in the new European Union customs legislation.

Key words: interaction; cooperation; customs authorities; Customs code; European Union.

Одним из важнейших средств обеспечения национальной, в том числе экономической, безопасности любого государства-члена Европейского союза (далее – ЕС, Союз) является осуществление эффективной борьбы с таможенными правонарушениями и их профилактика. Особое значение в решении этих задач принадлежит таможенным органам, призванным вести самую решительную борьбу с многочисленными преступными проявлениями в таможенной сфере.

При этом основными задачами таможенных органов в современных условиях на этом направлении являются повышение уровня и качества выявления и раскрытия преступлений, а также активизация профилактической деятельности. Успешно решить такие сложные задачи возможно не только на основе оптимизации деятельности самих таможенных органов, эффективного внедрения в практику современных достижений различных наук, широкого использования научно-технических средств, тактических и методических рекомендаций. Для этого необходима четкая организация и осуществление взаимодействия таможенных органов с иными субъектами правоохранительной системы, а также соответствующее их правовое обеспечение. В непосредственной зависимости от уровня и качества нормативно-правовой регламентации правоотношений, возникающих между субъектами правоохранительной системы, а также от научных разработок теоретических основ взаимодействия, находится оптимальное решение вышеуказанных задач. Поскольку особое место в борьбе с правонарушениями в таможенной сфере принадлежит таможенным органам, то одной из важнейших проблем в этой связи становится изучение системы взаимодействия указанных субъектов с иными правоохранительными органами при выявлении преступлений в таможенной сфере и их предупреждении, разработка рекомендаций для правильной организации и повышения эффективности ее функционирования, оптимизации ее действия.

Несмотря на важность этой проблемы, в данной области имеются еще существенные пробелы: недостаточно разработаны теоретические аспекты взаимодействия; не преодолена пассивность ряда практических работников к осуществлению взаимодействия на практике; имеются проблемы и в нормативно-правовом урегулировании взаимодействия.

Взаимодействие таможенных органов с иными правоохранительными органами представляет собой весьма сложную деятельность, четкое и точное понимание и реализация которой имеет важное теоретическое и практическое значение, поскольку позволяет правильно разграничить и эффективно использовать возможности различных субъектов правоохранительной деятельности [1]. Взаимодействие таможенных органов с иными правоохранительными органами в таможенной сфере можно определить как обусловленную объективными причинами совместную координируемую таможенными органами деятельность, направленную на выявление, расследование и предупреждение преступлений и иных правонарушений, предполагающую рациональное сочетание их действий на основе предоставленных полномочий в целях достижения оптимальных результатов. Различным аспектам взаимодействия, именуемым в ряде

случаев «сотрудничество», уделялось определенное, но незначительное, внимание в ряде правовых актов ЕС. Этим вопросам посвящен также ряд норм нового Таможенного кодекса Европейского союза [2]. Так, с 1 мая 2016 года в ЕС начал действовать новый Таможенный кодекс, утвержденный Регламентом № 952/2013 Европейского парламента и Совета ЕС «Устанавливающий Таможенный кодекс Союза (в новой редакции)» (принят в г. Страсбурге 09.10.2013). Новый Таможенный кодекс Европейского союза (далее – ТК ЕС) регулирует ряд правоотношений, возникающих в таможенной сфере. В ст. 5 ТК ЕС дается следующее определение таможенным органам «таможенные органы» – это таможенные администрации государств-членов ЕС, ответственные за применение таможенного законодательства, и все другие органы, наделенные согласно национальному законодательству полномочиями по применению отдельного таможенного законодательства. В соответствии со ст. 3 ТК ЕС таможенные органы реализуют меры, направленные, на «a) защиту финансовых интересов Союза и его государств-членов; b) защиту Союза от недобросовестной и незаконной торговли, поддерживая законную бизнес-деятельность; c) обеспечение защиты и безопасности Союза и его жителей и защиты окружающей среды, если необходимо при тесном сотрудничестве с другими органами». Ст. 47 ТК ЕС регулируется сотрудничество между таможенными органами и иными компетентными органами, осуществляющими государственный контроль. В соответствии с п. 1 ст. 47 ТК ЕС таможенные органы при осуществлении такого сотрудничества выполняют координирующую роль. Согласно ст. 6 ТК ЕС, таможенные органы и иные субъекты обмениваются документами и информацией, необходимыми для проведения таможенного и иных видов государственного контроля (надзора), с использованием информационных систем.

Анализ норм нового таможенного законодательства ЕС позволяет также выделить основные виды взаимодействия и сотрудничества таможенных органов: сотрудничество таможенных органов с иными «компетентными» государственными, контролирующими и правоохранительными органами в рамках ЕС; взаимодействие и сотрудничество таможенных органов с таможенными и иными органами государств, не являющихся членами ЕС, и международными организациями.

В соответствии с нормами нового таможенного законодательства ЕС сотрудничество таможенных органов с иными «компетентными» органами осуществляется путем обмена информацией; направления информации; осуществления взаимной административной помощи;

совместного проведения таможенного контроля в отношении отдельных перемещаемых товаров; взаимодействия иным способом. Согласно ст. 12 ТК ЕС (Предоставление информации и защита данных), вся информация, получаемая таможенными органами в процессе выполнения своих обязанностей, которая по своему характеру является конфиденциальной или которая предоставляется на конфиденциальной основе, подпадает под действие обязательства профессиональной тайны. Конфиденциальная информация может быть предоставлена таможенным органам и другим компетентным органам стран или территорий за пределами таможенной территории Европейского союза в целях таможенного сотрудничества с этими странами или территориями в рамках международного соглашения или законодательства Европейского союза в сфере общей торговой политики.

В новом ТК ЕС, к сожалению, не отражены даже общие положения, которые урегулировали бы такие важные направления правоохранительной деятельности таможенных органов как расследование по делам о преступлениях и правонарушениях, отнесенных законодательством к ведению таможенных органов, участие совместно с другими правоохранительными органами в осуществлении оперативно-розыскной деятельности, а также сотрудничество и взаимодействие таможенных органов с другими субъектами в процессе реализации иных правоохранительных задач.

Анализ норм ТК ЕС по вопросам взаимодействия и сотрудничества таможенных и иных правоохранительных органов показывает, что основное внимание в ТК ЕС уделено общим вопросам: регулированию сотрудничества вообще, без какой-либо конкретизации; варианты взаимодействия, сотрудничества и примерный перечень субъектов такой совместной деятельности не конкретизирован; такие понятия, как «взаимодействие», «сотрудничество», носят абстрактный характер, нет даже отсылочных норм к уголовно-процессуальному либо иному законодательству, регулирующему особенности осуществления сотрудничества таможенных органов с иными субъектами в правоохранительной сфере (борьба с преступностью, выявление административных правонарушений и привлечение к ответственности за их совершение, осуществление оперативно-розыскной деятельности, осуществление профилактики и т.д.). Имеется ряд других моментов, явно не способствующих совершенствованию взаимодействия при осуществлении правоохранительной деятельности в таможенной сфере на современном этапе. А отнесение этих глобальных вопросов в период усложнившейся криминальной обстановки на территории Европейского союза (разгул терроризма, расширение наркобизнеса,

неконтролируемая миграция и ряд других негативных процессов) к регулированию только национальным законодательством государств-членов Европейского союза представляется вряд ли целесообразным. Тем более, регулирование вопросов взаимодействия и сотрудничества на национальном уровне также не отличается подробной и полной регламентацией возникающих в этой области правоотношений, охватом всех проблемных вопросов и наличием каких-либо унифицированных норм.

Представляется, что на современном этапе правовое регулирование вопросов взаимодействия и сотрудничества в таможенной сфере в Европейском союзе является крайне поверхностным и недостаточным, в результате чего совместные возможности таможенных органов и иных субъектов правоохранительной деятельности не реализуются надлежащим образом. Даже если сравнивать ТК ЕС и Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС), вступивший в силу с 1 января 2018 года [3], будет очевидно различие в правовом регулировании вопросов взаимодействия различных субъектов в таможенной сфере. В ТК ЕАЭС вопросам взаимодействия таможенных органов с иными государственными, правоохранительными и контролирующими органами посвящены многочисленные статьи и ряд аспектов взаимодействия указанных субъектов урегулирован на наднациональном уровне. А нормативные правовые акты государств-членов ЕАЭС по этим и иным вопросам должны быть приведены в соответствие с нормами ТК ЕАЭС.

В конкретной же правоприменительной деятельности все имеющиеся пробелы правового регулирования приводят к самым различным недостаткам и упущениям как в организации и осуществлении взаимодействия, так и в тактически грамотной и правильной реализации всех его форм, в комплексном использовании всех имеющихся тактических возможностей.

Правоохранительные функции могут быть достаточно полно реализованы таможенными и иными органами ЕС на современном этапе только в том случае, если имеется четкая, исчерпывающая правовая регламентация содержания их правоохранительной деятельности, а также форм и способов взаимодействия и сотрудничества при ее осуществлении как на национальном, так и на надциональном уровнях.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1.Чепик, А.А. Теоретические и правовые основы правоохранительной деятельности таможенных органов Республики Беларусь. Мн. : БГУ. 2012. – 98 с.

2. Устанавливающий Таможенный кодекс Союза (в новой редакции) : Регламент №№ 952/2013 Европейского парламента и Совета Европейского союза [рус., англ.] (Вместе с «Корреляционной таблицей»). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Москва: Проспект, 2017. 512 с.

ЗАЩИТА ПРАВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ В КОНТЕКСТЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ

Л. Н. Шмигирилова[1)], Р. А. Валиев[2)]

[1)] Белгородский государственный национальный исследовательский университет, ул. Победы, 85, 308015, г. Белгород, Россия, shmigirilova@bsu.edu.ru
[2)] Белгородский государственный национальный исследовательский университет, ул. Победы, 85, 308015, г. Белгород, Россия, 1121650@bsu.edu.ru

Представлены теоретические аспекты деятельности таможенных органов в сфере защиты прав интеллектуальной собственности. Исследуется сущность и содержание деятельности таможенных органов в данной области, а также анализируется нормативно-правовое обеспечение этой деятельности. Обозначено, что международная система защиты прав интеллектуальной собственности географически расширяется и позволяет достичь необходимого для стимулирования иностранных инвестиций уровня защиты интеллектуальных прав. Определено, что в условиях роста мировых рынков важное значение для правообладателей имеет доступ к эффективным средствам правовой защиты не только в своей стране, но и в иностранных государствах. Сделан вывод о том, что таможенные структуры в значительной степени призваны выполнять и осуществлять такую защиту.

Ключевые слова: интеллектуальная собственность; защита прав интеллектуальной собственности; нелегальная торговля; контрафактная продукция; таможенные органы

PROTECTION OF INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS IN THE CONTEXT OF CUSTOMS AUTHORITIES

L. N. Shmigirilova[a], R. A. Valiev[b]

[a] Belgorod State University, 85, Pobedy St., Belgorod, 308015, Russia, shmigirilova@bsu.edu.ru (corresponding author)
[b] Belgorod State University, 85, Pobedy St., Belgorod, 308015, Russia, 1121650@bsu.edu.ru

Theoretical aspects of customs authorities' activity in the field of intellectual property rights protection are presented. The essence and content of the customs authorities' activities in this area are studied, as well as the legal support of this activity is analyzed. It is indicated that the international system of protection of intellectual property rights is expanding geographically and allows achieving the level of protection of intellectual rights necessary for stimulating foreign investment. It is determined that in the conditions of growing world markets, access to effective legal remedies is important for copyright holders not only in their own country, but also in foreign countries. It is concluded that customs structures are largely designed to perform and implement such protection.

Key words: intellectual property; protection of intellectual property rights; illegal trade; counterfeit products; customs authorities

Теоретическое изучение основ деятельности таможенных органов в сфере защиты прав интеллектуальной собственности требует анализа нескольких составляющих элементов проблематики: 1) определение понятия «интеллектуальная собственность», защита прав в этой сфере, охрана прав на объекты интеллектуальной деятельности, в том числе с учетом развития международной торговли, «нелегальная торговля», «контрафактная продукция» («фальсификат») и некоторые другие составляющие исследуемого объекта; 2) особенности деятельности таможенных органов по защите прав интеллектуальной собственности, международная охрана интеллектуальной собственности; 3) нормативно-правовая составляющая деятельности таможенных органов в сфере защиты прав интеллектуальной собственности.

Понятие «интеллектуальная собственность» изучается в основном юридическими науками, отчасти социологией для изучения или исследования социальной составляющей данного феномена и получения социологических данных, философией, экономическими науками. Однако интеллектуальная собственность становится за последние несколько лет понятием смежным в силу ее трансдисциплинарности. То есть идет некое расширение поля изучения данного понятия из экономической теории в смежные науки.

Обратимся к определению понятия интеллектуальная собственность. Так, согласно мнению В.В. Бушнева, «институт интеллектуальной собственности представляет собой ядро современной глобальной экономики – появление новых результатов интеллектуальной, творческой деятельности, их правовая охрана на внешних рынках предшествуют материальному движению товаров и услуг» [1, с. 99].

Вместе с институтом интеллектуальной собственности развивается деятельность таможенных органов в сфере экономического развития страны. Это в первую очередь связано с тем, что в условиях роста мировых рынков важное значение для правообладателей имеет доступ к эффективным средствам правовой защиты не только в своей стране, но и в иностранных государствах. Именно таможенные структуры в значительной степени призваны выполнять и осуществлять такую защиту.

Вообще полное осознание необходимости защиты прав интеллектуальной собственности появляется в России в конце XX века в связи с переходом страны от плановой экономики к рыночным

отношениям. В этот период начинает активно формироваться институт интеллектуальной собственности. Более того, развивается международное сотрудничество в данной области с такими международными организациями, как Всемирная организация интеллектуальной собственности (ВОИС); Европейский союз; Евразийская патентная организация (АС ЕАПО); страны СНГ; Всемирная торговая организация (ВТО); Европейское патентное ведомство (ЕПВ); двустороннее сотрудничество с зарубежными странами.

Отметим, что международная система защиты прав интеллектуальной собственности географически углубляется, поскольку все больше стран присоединяются к этой системе в силу того, что расширяется рынок нелегальной торговли и контрафактной продукции. Кроме этого, такие системы позволяют достичь необходимого для стимулирования иностранных инвестиций уровня защиты интеллектуальных прав.

По своей сути, интеллектуальная собственность представляет собой совокупность исключительных прав на конкретные результаты интеллектуальной деятельности человека в любой отрасли.

В соответствии с законодательством объекты интеллектуальной собственности – произведения науки, литературы, искусства и других видов творческой деятельности в сфере производства, в том числе открытия, изобретения, рационализаторские предложения, промышленные образцы, компьютерные программы, базы данных, экспертные системы, ноу-хау, торговые секреты, товарные знаки, фирменные наименования и знаки обслуживания [2, с. 45].

Наряду с понятием «интеллектуальная собственность» следует выделять понятие, которое также рассматривается при анализе данного явления, а именно: «контрафактная продукция» или «фальсификат». Согласно части 4 Гражданского кодекса Российской Федерации, «товары, этикетки, упаковки товаров, на которых незаконно размещены товарный знак или сходное с ним до степени смешения обозначение, являются контрафактными» [3]. Понятие «контрафактной продукции» имеет нормативное закрепление. В первую очередь, термин «контрафактная продукция» подразумевает под собой нарушение прав на интеллектуальную собственность [4, с. 49].

Согласимся с мнением Н.В. Берловой и Т.В. Чадовой о том, что «в целом под контрафактным товаром понимается продукция, выпускаемая, распространяемая или иначе используемая, включая импорт, перевозку, хранение с нарушением исключительных прав патентообладателей, авторских прав на тиражирование аудио- и

видеопродукции, баз данных, программного обеспечения и тому подобное» [4, с. 49].

Говоря о защите прав интеллектуальной собственности таможенными органами, отметим, что существуют два таможенных реестра – Единый и национальные, которые по сути своей являются принципиально важным механизмом защиты таможенными органами прав на объекты интеллектуальной собственности.

Национальные реестры в странах ЕАЭС формируются на основании заявлений правообладателей. Такой реестр способствует предотвращению ввоза на таможенную территорию контрафактной продукции. Единый реестр формируется в соответствии с Соглашением о едином таможенном реестре объектов интеллектуальной собственности государств-членов Таможенного союза. Согласно данному Соглашению, в Единый реестр включаются объекты авторских и смежных прав, товарные знаки, знаки обслуживания.

Как было отмечено ранее, защита прав интеллектуальной собственности в России связана с моментом активного формирования института интеллектуальной собственности. Данный институт развивается с учетом международного сотрудничества в области защиты прав на объекты интеллектуальной собственности с международными организациями (Всемирная организация интеллектуальной собственности; Европейский союз; Евразийская патентная организация; страны СНГ; Всемирная торговая организация; Европейское патентное ведомство; двустороннее сотрудничество с зарубежными странами). Такие организации имеют особый «арсенал» нормативно-правовой документации в сфере защиты прав на объекты интеллектуальной собственности.

Так, Всемирная организация интеллектуальной собственности поддерживает и развивает Международную патентную систему. Такая система позволяет заявителям получить международную патентную защиту своих изобретений. Кроме того, эта система имеет возможность дать доступ фактически любому пользователю и вообще всей общественности к широкому спектру технической информации относительного того или иного изобретения. Организация строит свою деятельность на таких международных нормативно-правовых документах, как Договор о Патентной Кооперации; Положение о Договоре о Патентной Кооперации от 1 июля 2019 г.; Административные инструкции по Договору о Патентной Кооперации от 1 июля 2019 г. и др. [5,6,7].

Евразийская патентная организация (ЕАПО) своей целью имеет развитие и функционирование Евразийской патентной системы, а также

и выдача евразийских патентов. По мнению С. Тлевлесовой, президента ЕАПВ, Протокол об охране промышленных образцов к Евразийской патентной конвенции, «принятый спустя ровно двадцать пять лет со дня подписания Евразийской патентной конвенции, открыл новый этап развития ЕАПО, заложил фундамент региональной системы правовой охраны промышленных образцов, создал условия для получения в ближайшем будущем евразийского патента на промышленный образец» [8].

Таким образом, понятие «интеллектуальная собственность» закреплено как в международных конвенциях, международных соглашениях, а также и в национальных нормативных правовых актах России. При этом в условиях роста мировых рынков важное значение для правообладателей имеет доступ к эффективным средствам правовой защиты не только в своей стране, но и в иностранных государствах. Именно таможенные структуры в значительной степени призваны выполнять и осуществлять такую защиту.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Бушнев В. В. Институт интеллектуальной собственности как один из важнейших инструментов в области инновационной деятельности // Таврический научный обозреватель. 2016. №6 (11).

2. Богданова Е. Л., Юсова В. В. Новые формы научного сотрудничества в сфере интеллектуальной собственности и инноватики // Международный научный журнал. 2016. №5.

3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть четвертая) от 18.12.2006 №230-ФЗ: ред. от 18.07.2019. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_64629/ (дата обращения 03.03.2020).

4. Берлова Н. В., Чадова Т. В. Идентификация контрафактных товаров при таможенном контроле // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2018. №2 (83).

5. Договор о Патентной Кооперации от 19.06.1970: изм. 03.10.2001. URL: https://www.wipo.int/pct/en/texts/articles/atoc.html (дата обращения 03.03.2020).

6. Положение о Договоре о Патентной Кооперации от 01.07.2019. URL: https://www.wipo.int/pct/en/texts/rules/rtoc1.html (дата обращения 03.03.2020).

7. Административные инструкции по Договору о Патентной Кооперации от 01.07.2019. URL: https://www.wipo.int/pct/en/texts/ai/ai_index.html (дата обращения 03.03.2020).

8. Годовой отчет ЕАПВ за 2019 г. Вступительное слово Президента ЕАПВ С. Тлевлесовой [Электронный ресурс] // Евразийская патентная организация : [site]. [2020]. URL: https://www.eapo.org/ru/publications/reports/ (дата обращения 03.03.2020).

МИРОВОЙ ОПЫТ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

Т. А. Ястреб[1)], М. И. Матейко[2)]

[1)] Белорусский государственный университет, пр-т Независимости, 4, 220030, г Минск, Беларусь, yastreb@bsu.by
[2)] Белорусский государственный университет, пр-т Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, margarita_pm@mail.ru

Анализ основных тенденций в сфере транспорта и логистики приводит к выявлению и осознанию признаков уже наступившего нового этапа технологических изменений. Происходящие в настоящее время глобальные процессы ставят перед мировой общественностью новые задачи определения сущности цифровой трансформации, ее значения для повышения эффективности международных цепей поставок. Вместе с тем, необходимость выработки приоритетов и целевых ориентиров в развитии транспортно-логистической системы не только Республики Беларусь, но и Евразийского экономического союза в целом, требует оперативного изучения и анализа существующего мирового опыта внедрения цифровых средств. В данной статье определен понятийный аппарат цифровой трансформации логистической отрасли, проведен сравнительный анализ уровня развития цифровой экономики в ключевых регионах мира, более подробно рассмотрен опыт цифровых преобразований Европейского союза как эталонного примера регионального интеграционного объединения.

Ключевые слова: цифровая трансформация; Международный индекс цифровой экономики и общества; цифровые инициативы; межгосударственное сотрудничество.

WORLD EXPERIENCE OF TRANSPORT AND LOGISTICS PROCESSES DIGITAL TRANSFORMATION

T.A. Yastreb[a], M. I. Matseika[b]

[a] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, yastreb@bsu.by
[b] Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, margarita_pm@mail.ru (corresponding author)

The analysis of the main trends in the field of transport and logistics leads to the identification and awareness that a new stage of technological change has already begun. The ongoing global processes pose for the world community new challenges to determine the essence of digital transformation, its significance for increasing the effectiveness of international supply chains. At the same time, the need to develop priorities and targets in the development of the transport and logistics system not only in the Republic of Belarus, but also in the Eurasian Economic Union, requires an operational study and analysis of the existing world experience in implementing digital tools. In this article the conceptual

apparatus of the digital transformation of the logistics industry is defined, a comparative analysis of the level of development of the digital economy in key regions of the world is conducted, the experience of digital transformations of the European Union as a reference example of a regional integration association is examined.

Key words: digital transformation; International Index of Digital Economy and Society; regulatory framework; digital initiatives; interstate cooperation.

В XXI в. цифровизация является глобальным трендом, затрагивающим все сферы деятельности человека. Новые технологии, которые активно появляются в мировом масштабе, способствуют развитию международной логистики и повышению конкурентоспособности каждого государства. Вместе с тем, в условиях интеграции интеллектуальных, информационно-коммуникационных и других технологических средств с реальными процессами движения товарных и иных потоков, теоретическое осмысление сущности цифровой трансформации транспортно-логистических процессов по-прежнему остается относительно новой и комплексной научной проблемой.

Основная задача логистики заключается в планировании, организации и последующей координации движения материальных потоков и вспомогательных действий, связанных с таким перемещением. Нужный товар надлежащего качества и количества доставляется потребителю в желаемое время и место с минимальными затратами. С течением времени из-за растущей конкуренции содержание логистических услуг перешло от довольно упрощенных и фрагментарных операций, связанных с транспортировкой, хранением товаров и оформлением документов, к необходимости полной интеграции цепи поставок в глобальной сети. Это стало стимулом к переходу на новый этап структурных изменений, характеризующийся интеграцией в единое информационное пространство всех ее элементов. Таким образом, цифровая трансформация логистики представляет собой оптимизацию управления материальными, финансовыми, информационными потоками на основе применения современных информационных технологий.

В условиях глобализации экономических процессов заслуживают внимания подходы развитых стран к осуществлению цифровой трансформации. По результатам научного исследования Европейской комиссии, опубликованного в 2018 г., был разработан Международный индекс цифровой экономики и общества (The International Digital Economy and Society Index, I-DESI), который оценивает уровень развития цифровых технологий в 45 ведущих странах. На рисунке представлены показатели Индекса в ключевых регионах мира [1].

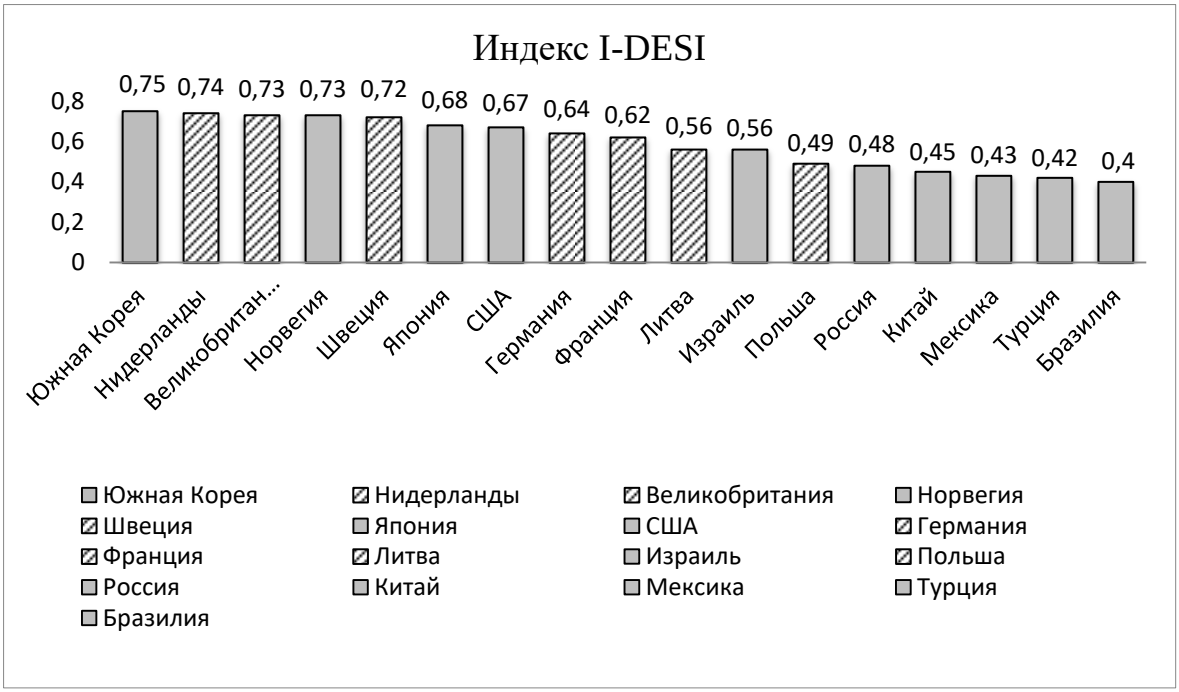


Рисунок – Показатели Международного индекса цифровой экономики и общества в ключевых странах регионов мира, (баллов)

Примечание – Источник: составлено авторами по данным [1].

Согласно данным рисунка, в глобальном рейтинге лидируют страны Европейского союза (отмечены диагональным штрихом), отдельные восточноазиатские страны (Южная Корея, Япония), Норвегия и США. Их высокие показатели являются результатом политического стимулирования внедрения новых технологий, международного сотрудничества, повышения степени цифрового доверия общества, а также сокращения разрыва в уровне доступа к широкополосной сети. В то же время, с целью поиска возможных стратегических решений для формирования концепции цифровой транспортно-логистической системы не только Республики Беларусь, но и Евразийского экономического союза в целом, считаем целесообразным более подробно рассмотреть эталонный уровень развития цифровой экосистемы Европейского союза (далее – ЕС).

Европейские страны занимают лидирующие позиции в осуществлении цифровой трансформации транспорта и логистики за счет достижения высоких результатов по следующим направлениям: определение нормативно-правовой базы для осуществления цифровой трансформации; практические действия по разработке и применению технологий; создание дискуссионного пространства для обмена опытом и мнениями и реализация международных инициатив.

Для формирования институциональной среды, способствующей масштабному внедрению инноваций, Европейским союзом был принят ряд нормативных правовых документов, регламентирующих развитие цифровой экосистемы транспорта и логистики (таблица 1) [2].

Таблица 1 – Основные правовые акты, регламентирующие развитие цифровой экосистемы транспорта и логистики ЕС

Название правого акта	Регулируемые вопросы
Решение Парламента и Совета ЕС № 70/2008	Порядок создания электронных таможенных систем)
Решение № 952/2013	Общий принцип безбумажного осуществления таможенных операций)
Регламент № 910/2014	Порядок взаимного признания всеми странами Союза инструментов идентификации
Регламент № 1294/2013	План мероприятий для таможенных органов на период 2014–2020 гг.
Директива № 31/2000	Принцип равной действительности электронного контракта и контракта в бумажном виде
Директива № 55/2014	Утверждение единого стандарта электронных счет-фактур eInvoicing

Примечание – Источник: составлено авторами по данным [2].

Таким образом, можно утверждать о понимании европейским сообществом необходимости внедрения технологических средств в торговые и логистические процессы. Следует признать, что все акты законодательства, принятые на уровне Союза, были внедрены в национальные правовые системы каждого государства-члена. Более того, с целью имплементации документов, были своевременно разработаны соответствующие цифровые инициативы, которые на сегодняшний день активно реализуются государственным и частным сектором (таблица 2) [3].

Таблица 2 – Основные цифровых инициативы, реализуемые в странах Европейского союза

Название цифровой информационной платформы	Проекты цифровой транспортной инфраструктуры
Европейская информационная система таможенных органов (CIS) Система обработки разрешительных документов (TRACES) Новая компьютеризированная транзитная система (NCTS) База данных уполномоченных экономических операторов (EORI)	Модуль дистанционного управления подвижным составом (ERTMS) Проект развития автомагистральных поездов (SARTRE) Европейская служба электронной оплаты дорог (EETS) Электронная система грузовых железнодорожных перевозок (TAF)

Продолжение таблицы

База данных иностранных импортеров (REX) Система выдачи и обработки электронных сертификатов происхождения (eCO) Системы лицензирования экспорта (SPIRE) Система лицензирования импорта (SIGL)	Проект единого воздушного пространства (SESAR)

Примечание – Источник: составлено авторами по данным [3].

В рамках цифровой трансформации транспортно-логистической отрасли одним из ключевых направлений является создание единой независимой площадки для обмена опытом и обсуждения текущих вопросов. 9 апреля 2015 г. Комиссия ЕС приняла Решение № 2259 о создании Форума цифрового транспорта и логистики [4], который объединил государственные органы и заинтересованные организации, компетентные в вопросах развития данной отрасли. Можно предположить, что работа дискуссионной площадки такого формата внесет значительный вклад в совершенствование политики стран Европейского союза в области технологических изменений.

Одним из основных направлений деятельности Форума цифрового транспорта и логистики является разработка концепции Международного цифрового транспортного коридора [5]. Ее главными преимуществами являются предоставление всем заинтересованным лицам данных о статусе и местонахождении грузов без территориальных или правовых ограничений, а также возможность формирования электронных транспортных документов при мультимодальных перевозках, что, вероятно, в перспективе будет способствовать развитию международного транспортного сотрудничества, ускорению движения грузов и упрощению обработки документов.

Таким образом, на основании проведенного исследования следует отметить, что сущность цифровых преобразований заключается в оптимизации управления материальными, финансовыми и информационными потоками путем внедрения современных технологий. Мировая практика использования новых технологий – это, с одной стороны, глобальный вызов для развивающихся экономик, с другой стороны, экономический стимул для внедрения инноваций.

Анализ опыта стран Европейского союза в части внедрения технологических средств позволил сделать следующий вывод. Высокий уровень цифровой трансформации транспортно-логистической сферы

доказывает эффективность существующих в рамках объединения институтов сотрудничества. Правовые акты, принятые на наднациональном уровне, имеют обязательный характер и регулируют весь базовый инструментарий для использования технологий. Большое количество реализованных проектов свидетельствует о том, что идеи цифровой трансформации широко поддерживаются не только парламентариями и политическими партиями, но и общественными организациями, субъектами внешнеэкономической деятельности.

Опыт стран ЕС также доказывает, что региональная интеграция может способствовать достижению и поддержанию высокого уровня технологического развития транспортно-логистической системы. Неизбежные противоречия между отдельными странами или сообществами преодолеваются благодаря активному диалогу и нацеленности на достижение компромисса. В то же время отставание от Соединенных Штатов Америки и Японии по уровню развития информационно-коммуникационных технологий может быть оправдано с точки зрения различного исторического прошлого и менталитета наций, относительно недостаточного финансирования, ограниченного участия бизнеса в исследованиях и разработках, небольшого количества компетентных специалистов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Foley, P. International Digital Economy and Society Index / P. Foley, D. Sutton, I. Wiseman // European Union. 2018. 78 c.

2. Official Journal of the European Union [Electronic resource] / EUR-Lex : [site]. [2020]. URL: https://eur-lex.europa.eu (date of access: 15.03.2020).

3. European Commission Website [Electronic resource] / European Commission. : [site]. [2020]. URL: https://ec.europa.eu. – Date of access: 17.03.2020.

4. Digital Transport and Logistics Forum Website [Electronic resource] / Digital Transport and Logistics Forum : [site]. [2020]. URL: https://www.dtlf.eu. (date of access: 18.03.2020).

5. Digitalisation of Transport and Logistics and the Digital Transport and Logistics Forum [Electronic resource] / European Commission. : [site]. [2020]. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/digitalisation-transport-and-logistics-and-digital-transport-and_en (date of access: 18.03.2020).