

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ
Кафедра таможенного дела

СМИРНОВ
Павел Владимирович

**СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ТАМОЖЕННОГО И
ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Дипломная работа

научный руководитель:
старший преподаватель
М.В. Таранов

Допущена к защите

«__» _____ 2021 г.

Зав. кафедрой таможенного дела
доктор исторических наук, профессор В.А. Острога

Минск, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
ГЛАВА 1. МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ И ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ.....	8
1.1. Современное состояние международной торговли и его влияние на логистическую сферу.....	8
1.2. Роль таможенного дела и логистики на современном этапе. Логистика и управление цепями поставок	17
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ЛОГИСТИКИ В ОБЛАСТИ ТАМОЖЕННОГО И ТРАНСПОРТНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ.....	26
2.1. Препятствия осуществлению транспортно-логистической деятельности. Сравнительно-правовой анализ таможенного и транспортного законодательства	26
2.2. Проблемные вопросы таможенного и транспортного законодательства Республики Беларусь	36
ГЛАВА 3. ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОТИВОРЕЧИЙ МЕЖДУ ПОЛОЖЕНИЯМИ ТАМОЖЕННОГО И ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА. ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННОЙ И ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕР	43
3.1. Пути разрешения противоречий между таможенным и транспортным законодательством	43
3.2. Перспективы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической сфер деятельности.....	50
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	55
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	59

РЕФЕРАТ

Дипломная работа: 58 с., 50 источников.

Ключевые слова: ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО, ТРАНСПОРТ, ЛОГИСТИКА, ТАМОЖЕННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, ТРАНСПОРТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ, ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Объект исследования – таможенное и транспортное законодательство Республики Беларусь.

Цель работы – выявить и проанализировать проблемы, возникающие из-за несогласованности положений таможенного и транспортного законодательства и разработать возможные пути их решения.

Методы исследования: сравнение, построение гипотезы, мысленный эксперимент, устный опрос, анализ и синтез.

Полученные результаты и их новизна: проанализированы актуальные изменения и современные тенденции в мировой торговле, их влияние на функционирование и развитие таможенного дела и транспортно-логистической деятельности. Произведён анализ исторического развития таможенного дела и логистики, а также обозначены наиболее актуальные подходы к их определению и пониманию. Произведён анализ актуальных препятствий для осуществления деятельности в сфере международных перевозок. Выявлены противоречия в требованиях таможенного и транспортного законодательства, создающие трудности для работы транспортно-логистических компаний. Анализ и выявление несоответствий позволили предложить их решение.

Область возможного практического применения: теоретические результаты исследования являются важными для понимания принципов взаимодействия таможенных органов и транспортно-логистических компаний, а также для использования в практической деятельности. Обнаружение противоречий в законодательстве и разработка предложений по их решению позволят исключить спорные и неоднозначные случаи применения законодательства при осуществлении международных грузоперевозок.

РЭФЕРАТ

Дыпломная работа: 58 с., 50 крыніц.

Ключавыя словы: МЫТНАЯ СПРАВА, ТРАНСПАРТ, ЛАГІСТЫКА, МЫТНАЕ ЗАКАНАДАЎСТВА, ТРАНСПАРТНАЕ ЗАКАНАДАЎСТВА, СУСВЕТНЫ ГАНДАЛЬ, ТРАНСПАРТНА-ЛАГІСТЫЧНАЯ ДЗЕЙНАСЦЬ

Аб'ект даследавання – мытнае і транспартнае заканадаўства Рэспублікі Беларусь.

Мэта работы – выявіць і прааналізаваць праблемы, якія ўзнікаюць з-за няўзгодненасці палажэнняў мытнага і транспартнага заканадаўства і распрацаваць магчымыя шляхі іх рашэння.

Метады даследавання: параўнанне, пабудова гіпотэзы, разумовы эксперымент, вусны апытанне, аналіз і сінтэз.

Атрыманыя вынікі і іх навізна: прааналізаваны актуальныя змены і сучасныя тэндэнцыі ў сусветным гандлі, іх уплыў на функцыянаванне і развіццё мытнай справы і транспартна-лагістычнай дзейнасці. Праведзены аналіз гістарычнага развіцця мытнай справы і лагістыкі, а таксама пазначаныя найбольш актуальныя падыходы да іх азначэння і разумення. Здзейснены аналіз актуальных перашкод для ажыццяўлення дзейнасці ў сферы міжнародных перавозак. Выяўленыя супярэчнасці ў патрабаваннях мытнага і транспартнага заканадаўства, якія ствараюць цяжкасці для працы транспартна-лагістычных кампаній. Аналіз і выяўленне неадпаведнасцяў дазволілі прапанаваць іх рашэнне.

Вобласць магчымага практычнага прымянення: тэарэтычныя вынікі даследавання з'яўляюцца важнымі для разумення прынцыпаў ўзаемадзеяння мытных органаў і транспартна-лагістычных кампаній, а таксама для выкарыстання ў практычнай дзейнасці. Выяўленне супярэчнасцей у заканадаўстве і распрацоўка прапаноў па іх вырашэнню дазваляць выключыць спрэчныя і неадназначныя выпадкі прымянення заканадаўства пры ажыццяўленні міжнародных грузаперавозак.

ABSTRACT

Thesis: 58 p., 50 sources.

Keywords: CUSTOMS, TRANSPORTATION, LOGISTICS, CUSTOMS LEGISLATION, TRANSPORT LEGISLATION, WORLD TRADE, TRANSPORTATION AND LOGISTICS

The object of research is the customs and transport legislation of the Republic of Belarus.

The purpose of research is to identify and analyze the problems arising from the inconsistency of the provisions of customs and transport legislation and to develop possible ways to solve them.

Research methods: comparison, hypothesis building, thought experiment, oral questioning, analysis and synthesis.

The results obtained and their novelty: during the research were analyzed current changes and modern trends in world trade, their impact on the functioning and development of customs and transport and logistics activities. The analysis of the historical development of customs and logistics is carried out, and the most relevant approaches to their definition and understanding are indicated. An analysis of the current obstacles to the implementation of activities in the field of international transportation has been carried out. The contradictions in the requirements of customs and transport legislation are revealed, which create difficulties for the work of transport and logistics companies. Analysis and identification of inconsistencies allowed us to propose a solution.

Area of possible practical application: the theoretical results of the study are important for understanding the principles of interaction between customs authorities and transport and logistics companies, as well as for practical use. Detection of contradictions in the legislation and the development of proposals for their solution will eliminate controversial and ambiguous cases of the application of legislation in the implementation of international cargo transportation.

ВВЕДЕНИЕ

Одними из ключевых характеристик современной реальности являются тенденция глобализации и ведущая роль экономики в определении положения государства на мировой арене. Уровень экономического развития и безопасности конкретного государства определяет его политическую значимость, в то время как глобализационные процессы связывают в единую систему большую часть стран мира. Эти причины определяют важность мировой торговли в современном мире как двигателя экономического развития общества. В свою очередь мировая торговля существует за счёт функционирования различных сфер деятельности, обеспечивающих производство товаров и услуг, их движение, контроль, движение финансов и т.д. Одними из основных видов деятельности, которые обеспечивают мировую торговлю, являются таможенное дело и транспортно-логистическая деятельность.

Эти сферы деятельности не просто являются смежными в международном движении товаров – они в значительной степени пересекаются и взаимодействуют в процессе функционирования. Как транспортно-логистическая деятельность, так и таможенное дело подчиняются соответствующему законодательству как на национальном, так и на международном уровне. Необходимость при осуществлении международных перевозок руководствоваться требованиями обоих законодательств не только создаёт сложные условия, требующие выполнения, но и ведёт к несогласованности между некоторыми их положениями.

Данная работа посвящена анализу таких несогласованных смежных положений, что даст возможность выявить спорные моменты на стыке таможенного и транспортного законодательства, применяемых при осуществлении международных перевозок резидентами Республики Беларусь. Такой анализ позволит предложить решения проблем, возникающих из-за расхождений в требованиях законодательства. Кроме того, в ходе работы будут исследованы последние изменения в транспортно-логистической сфере на мировом уровне и изучены ведущие тенденции в организации мировой торговли товарами.

Актуальность темы исследования обусловлена ключевой ролью логистической и таможенной деятельности в обеспечении международной торговли в современном мире.

Цель работы – выявить и проанализировать проблемы, возникающие из-за несогласованности положений таможенного и транспортного законодательства и разработать возможные пути их решения.

Для достижения цели дипломной работы были поставлены следующие задачи:

- изучить историческое развитие подходов к пониманию таможенного дела и логистики и их современное определение;
- изучить современное состояние мировой торговли и актуальные изменения в её структуре;
- проанализировать данные об объёмах транспортно-логистической деятельности и определить её роль в современной торговле;
- выявить современные тенденции в транспортно-логистической сфере;
- изучить и проанализировать актуальные проблемы, с которыми сталкиваются перевозчики при осуществлении своей деятельности;
- проанализировать смежные положения транспортного и таможенного законодательства, регламентирующие деятельность международного перевозчика;
- предложить решения проблемных моментов в согласованности положений транспортного и таможенного законодательства.

Для реализации поставленных задач используются методы сравнения, построения гипотезы, мысленного эксперимента, устного опроса, анализа и синтеза.

В качестве теоретической базы для исследования будут использованы статистические данные белорусских и иностранных источников, работы аналитиков, законодательные акты. В качестве практической основы выступают знания и навыки, полученные в ходе работы и практики в логистической компании.

Выводы и результаты, которые будут получены в ходе исследования в рамках дипломной работы, должны помочь решить некоторые из проблем, которые сегодня имеют место в практике применения таможенного и транспортного законодательства при осуществлении международных грузоперевозок.

ГЛАВА 1

МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ И ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

1.1. Современное состояние международной торговли и его влияние на логистическую сферу

Современная экономика и мировая торговля подразумевают сотрудничество как основной вид взаимодействия между государствами. Ограниченность ресурсов и их неравномерное распределение в различных регионах создают необходимость обмена полезных ископаемых и изделий между странами и вынуждают нас наиболее рационально использовать доступные ресурсы и постоянно решать задачи по максимально эффективному управлению ими.

Сотрудничество между государствами предполагает международные политические, культурные и экономические отношения, причём последние играют определяющую роль из-за специфики современного общества и установившейся важности денег в современном мире. В связи с этим практически все государства сегодня участвуют в международных экономических отношениях, а их субъекты хозяйствования активно взаимодействуют как между собой, так и с иностранными контрагентами.

Ежегодный объём мировой торговли в численном выражении огромен. Согласно данным различных аналитических источников – например, портала TrendEconomy – в 2019 г. он составил 18,2 трлн долларов (без учёта статистики некоторых стран Латинской Америки, Африки, Ближнего Востока и Северной Кореи) [47]. ВТО даёт ещё более высокую оценку – 18.89 триллионов долларов США [49, с. 18]. Пятёрка мировых лидеров по вкладу в международную торговлю за 2019 год выглядит так:

- Китай - 13,7% мирового экспорта (2,49 трлн долларов);
- США - 9,02% (1,64 трлн);
- Германия - 8,18% (1,49 трлн);
- Япония - 3,87% (705 млрд);
- Нидерланды - 3,16% (576 млрд);

Стоит заметить, что, хотя в целом в мире наблюдается постоянная тенденция динамичного роста объёмов международной торговли, особенного быстрого с начала 70-х годов XX века, в сравнении с показателями 2018 года товарооборот в 2019 году снизился. Данные пресс-релиза Всемирной торговой организации, опубликованного 2 апреля 2019 года, говорят о том, что рост

объёмов международной торговли в 2019 году ожидался на уровне 2,6% в сравнении с предыдущим годом, хотя уже в данном документе можно заметить опасения насчёт того, как нарастающее напряжение в мире может сказаться на активности международного товарообмена [34]. Как показала практика, эти опасения не были безосновательными. В одном из следующих своих пресс-релизов, от 1 октября того же года, ВТО говорит о том, что «нарастающее напряжение в мировой торговле и замедляющаяся мировая экономика заставили экономистов ВТО резко снизить прогнозируемые показатели роста объёмов мировой торговли». В осеннем пресс-релизе рост оценивался уже на уровне 1,2% в сравнении с предыдущим периодом [50]. Тем не менее, даже более низкие ожидания аналитиков не оправдались. В сравнении с 2018 годом, в 2019 объёмы мировой торговли товарами не выросли, а снизились. ВТО в своём отчёте «World trade and GDP, 2019-20» заявляет, что объём товарооборота упал на 0,1% [49, с. 25]. Однако такие оценки не совпадают с данными многих иных источников. Так, к примеру, по некоторым данным падение объёмов торговли составило целых 3% (18,888 миллиардов долларов США в 2019 году против 19,468 миллиардов в 2018) [48].

Тем не менее, вне зависимости от того, насколько изменился международный рынок товаров, в среднем его числовые показатели остаются весьма внушительными. Одним из инструментов регулирования и контроля таких объёмов перемещаемых товаров является таможенное дело. Спектр задач, выполняемых таможенными органами, обширен, и может в некоторой степени отличаться в разных странах. Тем не менее, таможенные органы выполняют целый ряд задач, без которых сложно представить себе функционирование международной торговли сегодня.

В первую очередь, таможенные органы выступают в качестве регулятора активности торговли между государствами, осуществляя за счёт механизмов таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономическую политику государства. Во-вторых, таможенные органы исполняют функцию взимания некоторых внутригосударственных налогов, например, НДС. Ещё одной задачей таможенных органов является борьба с незаконным перемещением через границу товаров, запрещённых или ограниченных к такому перемещению. Часто контрабандой перемещаются такие товары как сигареты и алкоголь, цена на которые может значительно отличаться в разных странах. Незаконный ввоз таких товаров с последующей реализацией нарушает установленный порядок ведения торговли. Кроме того, таможенные органы в значительной степени отвечают за национальную безопасность государства, контролируя перемещение наркотиков, оружия, опасных и радиационных веществ, представителей флоры и фауны, которые могут нанести вред

сельскому хозяйству страны, и т.д. Таможенные органы являются первой ступенью в цепи предотвращения террористических атак, и многие государства, например, Соединённые Штаты Америки, развивают свои таможенные службы в первую очередь как средство противодействия международному терроризму. Помимо этого, таможенные органы осуществляют сбор статистики внешней торговли государства.

Таможенные тарифы позволяют государствам выстраивать определённую внешнеэкономическую политику, регулируя в том числе и условия своего внутреннего рынка. Так, развивающимися странами часто применяются высокие ставки таможенного тарифа с целью защиты своей собственной промышленности, которая до определённой степени развития может не выдержать сильной иностранной конкуренции.

Таможенное дело, таким образом, является важным инструментом и неотъемлемой частью международной торговли, ответственной за её справедливость и безопасность.

Для того, чтобы сделать возможным перемещение товаров между разными государствами и регионами, необходимо задействовать большое количество услуг по международной транспортировке грузов. Фактически, весь товарооборот, о котором шла речь выше, был бы невозможен без существования международных грузоперевозок. По этой причине транспортная логистика является одним из важнейших видов деятельности в современном мире: эффективная торговля возможна лишь при использовании эффективных методов управления товаропотоками на международном масштабе.

К сожалению, статистические данные за 2020 год на данный момент не собраны, поэтому наиболее актуальной доступной информацией является таковая за 2019 год. Разумеется, падение объёмов международной торговли в 2019 году отражено и в количестве грузов, перемещённых в этот период в международном транспортном сообщении. Так, грузооборот автомобильного транспорта в 2019 году составил более 900 млрд тоннокилометров [38]. Для авиатранспорта этот показатель за тот же период составляет более 215 млрд тоннокилометров [42], для морского транспорта – 87,6 триллионов тоннокилометров [41].

Оценки общей стоимости логистических услуг, оказанных в 2018-2019 годах, колеблются в пределах от 6,6 триллионов долларов [33] до 9 триллионов [32]. Объём логистических услуг в денежном выражении, таким образом, может составлять по разным оценкам от 35 до 47 процентов от объёма всей мировой торговли товарами.

Прогнозы, предвещавшие рост объёмов международной торговли в 2019 году, не оправдались, однако в 2020 мировая экономика в целом и

международная торговля в частности столкнулись с внеочередным кризисом, причиной которому стала пандемия COVID-19. Ожидаемые согласно октябрьскому пресс-релизу ВТО 2,7% роста объёмов торговли уже в апреле 2020 сменились прогнозами невероятно сильного падения торговой активности – от 13 до 32 процентов [45]. Тем не менее, по данным самой ВТО, такого резкого падения объёмов торговли не случилось: уже в октябре 2020, проанализировав реальные данные за предыдущие 9 месяцев, организация говорит об ожидаемом падении на уровне 9,2% [46]. ЮНКТАД заявляет о падении объёмов торговли на уровне от 7% до 9% [35].

Приход пандемии вызвал серьёзные изменения как на локальных, так и на глобальном рынках. Кризис вызвал приостановление целых производств по всему миру и введение ограничений на перемещение товаров, людей и транспортных средств между государствами. Возникший в результате дисбаланс грузопотоков нанёс серьёзный удар по мировой логистике и международным цепям поставок. Такая ситуация поставила под угрозу как деятельность перевозчиков и логистических компаний, так и нормальное функционирование международного товарообмена в целом.

В 2020 году в логистике господствовала тенденция снижения интенсивности грузопотоков, что было вызвано, во-первых, снижением спроса на многие товары и закрытием целых производств, во-вторых – состоянием неопределённости по причине отсутствия как у правительств, так и у бизнеса понимания, как именно следует действовать в сложившихся условиях. Динамичное ухудшение эпидемиологической ситуации в мире и различия во взглядах и подходах к борьбе с кризисом в разных странах долгое время не позволяли выработать простые и понятные правила для представителей логистической сферы.

Логистическая система азиатского региона и Китая в частности смогла эффективно и быстро восстановиться после первоначального шока, когда официальные ограничения и запреты вкупе с боязнью населения перед пандемией нарушили привычную работу мультимодальных цепей поставок. Все без исключения виды перевозок: морские, железнодорожные, авиационные и – в особенности – автомобильные – пострадали в первый месяц пандемии. Тем не менее, азиатской транспортно-логистической системе удалось приспособиться, в частности, отдав приоритет железнодорожным перевозкам. Они же в основном использовались и для поставок медицинских препаратов и оборудования. К слову, таможенные органы Китая оперативно перешли на режим работы, предусматривающий завершение оформления таможенных процедур и осуществление формальностей в отношении медицинских товаров после непосредственного выпуска последних в обращение, что может служить

примером эффективной адаптации таможенных механизмов к актуальным условиям и потребностям [12].

Результаты опроса представителей логистического бизнеса Китая показали, что основными препятствиями к осуществлению перевозок являлись:

1. Возросшие текущие издержки (84% респондентов назвали данный фактор в качестве ключевого).
2. Вынужденные задержки в пути из-за региональных ограничений на движение транспорта (74%).
3. Недостаточная пропускная способность транспортных потоков (57%) [29, с. 2].

В то время как остальной мир всё ещё борется как с самой пандемией, так и с её макро- и микроэкономическими последствиями, экономисты Китая на момент октября 2020 уже говорят о «пост-ковидной» эпохе, которая подразумевает даже не борьбу с эпидемиологическим кризисом, а восстановление экономики. В частности, для восстановления логистической сферы КНР и возрождения международных цепей поставок планируется использовать:

- Повышение спроса. Как бы банально это ни звучало на первый взгляд, спрос на товары или услуги является одним из ключевых факторов развития (в данном случае – восстановления) промышленности или сферы услуг. В начале 2020 года «индекс процветания логистики» (Logistics Prosperity Index, индикатор, применяемый в КНР для обозначения деловой активности в логистической сфере [28]) составлял 26,2%, но уже в марте, когда первый шок был преодолен, и на смену радикальной приостановке промышленности пришло частичное восстановление торговой активности в стране, его показатель составил 51,5% [26].
- Развитие и внедрение «умной логистики». Под ней подразумевается как использование технологий для автоматизации работы на складах и терминалах, применение в работе с грузами техники, не требующей управления человеком, так и внедрение и распространение таких инновационных технологий, как big data, работа с облачной информацией, блокчейн и искусственный интеллект. Всё это призвано не только минимизировать возможные контакты между людьми, но и принципиально изменить подход к управлению логистическим центром в целом с тем, чтобы сделать принятие решений и рабочий процесс максимально эффективными.
- Государственную поддержку. В Китае логистическая система является важной частью экономики, в связи с чем государство выделяет

многочисленные субсидии для поддержки данной отрасли, в частности – для внедрения описанных выше инноваций [29, с. 5].

Подход КНР к восстановлению логистической системы в посткризисный период не является чем-то, что стоит воспринимать как чрезвычайные меры, уместную в данном исключительном случае; на самом деле, вышеуказанные мероприятия могут и должны применяться на перманентной основе для постоянного развития логистической системы любого государства и в любое время.

Экономика стран европейского региона также столкнулась с трудностями в 2020 году. На данный момент рано говорить об окончательных показателях, однако последние из прогнозов экономистов ЕС предсказывали падение реального ВВП на 8,2% в 2020 году с последующим восстановлением на 5,5% в 2021. Действительно, тот факт, что люди начинают более уверенно чувствовать себя по отношению к пандемии, а также тенденция восстановления промышленности и сферы услуг в конце 2020 года дают основания полагать, что в нынешнем году Европе удастся избежать таких потрясений, как в прошлом. Следует понимать, однако, что любое внезапное изменение ситуации в худшую сторону поставит крест на более-менее обнадеживающих прогнозах экономистов [31].

Сфера грузоперевозок в Европе также пострадала от пандемии. Основной причиной, как и в Китае, стало падение спроса на транспортно-экспедиционные услуги из-за приостановки многих производств. Однако, в Европе сложилась неоднозначная для сферы логистических услуг ситуация: с одной стороны, падение производства сильно снизило спрос на транспортные услуги, что привело к падению средних рыночных ставок за перевозку; с другой стороны, отказ потребителей совершать физические покупки и введение режима самоизоляции резко повысило популярность интернет-покупок и, как следствие, услуг доставки. Из-за этого резко возрос спрос на компактные транспортные средства, рассчитанные на совершение рейсов в пределах города, а также на складские услуги.

В странах СНГ сложилась ситуация, похожая на европейскую. С одной стороны – снижение грузоперевозок, с другой – рост спроса на доставку товаров «до дверей» [15].

Кризис сформировал ряд тенденций, которые отражают попытки рынка логистических услуг приспособиться к новым реалиям. Сейчас спрос на логистические услуги уверенно восстанавливается не только в регионе СНГ, но и практически во всём мире. В случае, если непредвиденных изменений, которые могли бы привести к резкому ухудшению эпидемиологической ситуации и новой череде запретов и ограничений, не произойдёт, можно

утверждать, что в экономическом плане с пагубным влиянием пандемии в основном удалось справиться. Тем не менее, многие эксперты утверждают, что значительная часть тенденций, направленных на приспособление бизнеса и экономики к работе в условиях пандемии, сохранится и в посткризисную эпоху.

Первая из таких тенденций – цифровизация (или диджитализация). Она подразумевает внедрение цифровых технологий в управление логистическими системами и «оцифровку» цепочек поставок грузов. Расширение таких сервисов, как личный кабинет клиента на сайте логистической компании, онлайн-трекинг товаров и информирование о состоянии грузов в реальном времени – это лишь одна сторона диджитализации, отражающая повышение уровня клиентского сервиса. Другая сторона подразумевает внедрение информационных технологий уже внутри самой компании с целью повысить эффективность работы каждого сотрудника, а значит и системы в целом. Такие инновации должны облегчить анализ и контроль рынка. Идея внедрения ИТ-инноваций в логистическую сферу появилась уже давно, и многие компании уже сделали определённые шаги в этом направлении, однако пандемия с её необходимостью максимально сократить контакты между людьми вынудила бизнес ускорить этот процесс. Несомненно, теперь, когда начало цифровизации уже положено, данный процесс будет продолжаться и далее.

Другая тенденция – уход с рынка слабых игроков. Как и другие, данная тенденция свойственна не только сфере логистических услуг: многие представители бизнеса в разных сферах не смогли справиться с испытаниями, которые преподнёс 2020 год. Здесь сыграли роль и ограничения, вводимые как меры профилактики и борьбы с распространением пандемии, и демпинг, применявшийся многими компаниями в период, когда спрос на логистические услуги резко снизился. Конечно, с постепенной стабилизацией ситуации в мире бизнес перестанет сталкиваться с трудностями кризисной эпохи, а нормализованный спрос вернёт рынок в привычное состояние, поэтому можно рассчитывать на то, что данная тенденция в постковидную эпоху потеряет свою актуальность.

Третья тенденция, в значительной степени вытекающая из предыдущей, – объединение компаний из различных сфер (например, логистических и страховых, логистических и сервисных) не в ходе слияния или поглощения, но для создания специальных клиентских программ, которые позволят создать комплекс услуг, тем самым привлекая клиента более высоким уровнем сервиса и позволяя упростить взаимодействие между компаниями, чьи услуги являются связанными. Такой курс на коллаборацию, скорее всего, сохранится и после кризиса и будет в определённой степени диктовать развитие рынка логистических услуг в ближайшие годы.

Переход с концепции just-in-time («точно вовремя») на концепцию just-in-case («на всякий случай») – следующая тенденция, которая наблюдается на рынке логистических услуг. Она связана с желанием грузополучателей оставлять некоторый запас товаров, необходимых для производства изделий, на случай, если вдруг начнутся перебои с поставками. В то время как just-in-time базируется на точном планировании необходимого «на данный день» количества сырья или товара, что позволяет наиболее рационально использовать складские мощности, just-in-case направлена на постоянное поддержание определённого количества ресурсов, что в стандартной ситуации имеет смысл либо для цепи поставок, где высока вероятность перебоев с транспортировкой или получением сырья, либо для ограниченного числа сфер деятельности, таких как медицина или военное дело [25]. Значительные издержки на складские услуги, которых можно было бы избежать при благодаря концепции just-in-time, сделали just-in-case морально устаревшей, однако неопределённость с возможностью поставок грузов в условиях повсеместных локдаунов заставили многие компании сделать выбор именно в пользу последней. Однако, для справедливости стоит отметить, что очевидное снижение страха населения перед пандемией, рост спроса на товары и стремительное восстановление активности в транспортно-логистической сфере вряд ли позволят этой концепции оставаться популярной долгое время.

Наконец, на уровне логистики «последней мили», – распространение «бесконтактной доставки» и доставка при помощи дронов. Первая не является новшеством в идейном и техническом плане и подразумевает лишь отсутствие контакта курьера с покупателем, когда заказчик забирает товар, оставленный курьером у дверей, а оплата осуществляется онлайн. Вторая же является действительно футуристичной и на сегодняшний день применяется достаточно ограниченно: в некоторых странах Азии и в США. Тем не менее, над развитием концепции работают такие крупные игроки, как Amazon и Uber Technologies, так что данная идея ожидаемо будет ключевой в развитии логистики «последней мили» в последующие годы [21, 13].

Несмотря на очевидную значимость и существенное влияние, которое эпидемиологический кризис оказал на мировую экономику и, в частности, на сферу транспортно-логистических услуг, помимо вышеописанных тенденций существуют и более глобальные векторы развития мировой экономики, которые будут определять направление развития экономического взаимодействия мирового сообщества в дальнейшем.

В общем и целом, на данный момент доминируют тенденции роста объёмов мировой торговли, взаимосвязанности и взаимозависимости компаний, рынков и стран. Несмотря на описанное ранее снижение объёмов мировой

торговли в 2019 году относительно 2018, в течение последних десятков лет активность товарообмена между разными государствами росла с большой скоростью: с середины XX века объёмы мирового экспорта товаров увеличились более чем в 10 раз [8]. Одновременно с этим можно наблюдать и некоторые проявления дезинтеграции и соперничества между странами, что создаёт двоякую ситуацию, в которой невозможно говорить об однозначном преобладании объединяющих либо разъединяющих веяний в мировой экономике. Так, наиболее ярко выраженными тенденциями в современной глобальной экономике являются:

- Расширение и углубление сотрудничества между странами. Оно проявляется как во взаимодействии между государствами посредством участия в международных организациях, так и в двусторонних и многосторонних соглашениях. Такое сотрудничество направлено на получение взаимной выгоды, решение проблем, не поддающихся решению в одиночку и т.д. В том, что касается логистики, такое сотрудничество находит отражение в заключении международных транспортных соглашений.
- Либерализация внешней торговли. За счёт процесса глобализации фритрейдерство – свободная торговля – становится доминирующим подходом к таможенной политике. Сегодня полное устранение таможенных пошлин невозможно, поскольку любое государство скорее заинтересовано в развитии и защите своей экономики, нежели экономики стран-соседей. Тем не менее, благодаря политике по повсеместному снижению ставок таможенных пошлин, координируемой в том числе ВТО, сегодня средний уровень ставок таможенных тарифов на порядок ниже, чем в начале прошлого столетия. Вместе с тем тенденции либерализации проявляются и в унификации и стандартизации законодательств стран во многих сферах, в том числе в транспортной, что позволяет субъектам бизнеса осваивать новые рынки. Тем не менее, как мы увидим далее, довольно часто отдельные государства вводят ограничения, идущие вразрез с концепцией свободной торговли и препятствующие осуществлению транспортно-экспедиционной деятельности.
- Рост рынков развивающихся стран. Сегодня наблюдается активный рост удельного веса экономик таких стран, как Индия, Китай, Бразилия и др. в мировой экономике. Такие страны постепенно перестают быть рынком дешёвой рабочей силы и выходят на мировую арену как самостоятельные игроки, что порой заставляет даже самые крупные экономики мира опасаться утраты первенства. Так, поставки товаров их КНР сегодня

являются одним из ведущих направлений в транспортной логистике, на которые многие компании указывают как на весомое конкурентное преимущество.

- **Вынужденный динамизм.** Мировой торговле приходится считаться с политическими, культурными и экономическими факторами. Так, ухудшение политических отношений между определёнными странами неизбежно повлияет как минимум на их взаимную торговлю, а возможно – и затронет торговлю между другими государствами и регионами, и наоборот. Из-за сокращения или увеличения товаропотоков между отдельными регионами востребованность логистических услуг на данном маршруте может снизиться или возрасти, что повлияет и на средний уровень ставок, и на активность предпринимательства в транспортной сфере. К сожалению, межгосударственные отношения в современном мире не отличаются стабильностью, и порой от этого страдает вся мировая торговля, а вместе с ней и логистика [27].

Как видим, в современных условиях логистика, являясь отраслью, обеспечивающей функционирование мировой торговли, подвержена влиянию экономических и политических факторов. В связи с этим возникают ситуации, когда внешнеполитический курс государств, их экономическая и таможенная политика не способствуют развитию транспортно-логистической сферы, а наоборот тормозят его. Перемещение товаров, таким образом, становится очень динамично изменяющейся сферой деятельности, что вынуждает субъекты, осуществляющие деятельность в данной области, постоянно адаптировать свою работу к новым условиям, открывающимся возможностям и вновь вводимым ограничениям.

1.2. Роль таможенного дела и логистики на современном этапе. Логистика и управление цепями поставок

Роль и таможенного дела и его восприятие изменялись с течением времени, что было обусловлено как развитием и усложнением экономических связей, так и сменой концепций и подходов к внутренней и внешней экономической политике. Таможенное дело проделало путь от обычного фискального средства пополнения казны, пройдя через роль инструмента жёсткого протекционизма, до механизма, который сегодня призван регулировать процессы международного обмена товарами и обеспечивать национальную безопасность государства. На сегодняшний день нельзя говорить о том, что основной ролью таможенного дела является взимание пошлин –

фискальная функция. С середины прошлого века процессы, ведущие к снижению таможенных тарифов по всему миру, значительно уменьшили значение таможенных органов как инструмента пополнения бюджета. Несомненно, до сих пор значительная часть поступлений в бюджет происходит за счёт деятельности таможенных органов. Однако на современном этапе они больше не рассматриваются исключительно как инструмент протекционизма или фискальной политики. Сегодня в развитых странах таможенные органы должны выступать в качестве посредника для бизнеса, предусматривающего перемещение товаров через таможенную границу. Таможенные органы до сих пор являются инструментом внешнеэкономической политики и защитой национальной безопасности государства, однако с каждым годом их деятельность должна становиться всё более и более незаметной для бизнеса. Такая концепция развивается и на территории ЕАЭС. Таможенные органы воспринимаются как физическими, так и юридическими лицами в основном как препятствие к свободному перемещению через границу, однако, поскольку современная система международной торговли подразумевает их обязательное участие во внешнеэкономической деятельности, осуществление таможенного контроля и различных таможенных операций должно стать максимально быстрым и незаметным для субъектов хозяйствования.

Логистика как явление впервые возникла в античную эпоху и как вспомогательная деятельность, призванная обеспечить эффективное ведение войны. В Древнем Риме офицеры, именуемые «logistikas», были ответственными за организацию поставок и распределение ресурсов. Поскольку войны были основой римской экспансии, армии и её обеспечению придавалось большое значение. С расширением государства, когда гарнизоны находились всё дальше от центра Империи и друг от друга, всё острее чувствовалась необходимость наладить бесперебойные поставки продовольствия, одежды и других товаров в отдалённые места дислокации армии. Особенно важным было обеспечение армии во время движения, поскольку цепочке поставки ресурсов приходилось постоянно изменять своё направление и свою длину. Разумеется, в эту цепочку включались и крайние регионы Империи, что позволяло часть продуктов изготавливать гораздо ближе к месту расположения войск. Задача «логистиков» заключалась в создании системы, способной осуществлять бесперебойную поставку необходимых армии ресурсов и тем самым поддерживать её в дееспособном состоянии. Задачи логистики, таким образом, сводились в основном к решению проблем транспортировки продуктов и ресурсов.

В средние века, также отличавшиеся обилием войн, спектр задач логистики несколько расширился. В условиях феодальной раздробленности,

когда каждый крупный землевладелец был, по сути, правителем и полноправным хозяином своей собственной территории, вопросы снабжения решались в основном в пределах каждого отдельного феода. Центрами таких владений в львиной доле случаев являлись крупные замки, представлявшие собой место сосредоточения политической власти, место хранения казны и наиболее укрепленное и защищенное место во владении. Такая крепость, являющаяся последним оплотом во время войны, должна была быть обеспеченной необходимыми ресурсами, включавшими провизию, одежду, оружие, припасы и т.д. Помимо крупных замков важными стратегическими центрами являлись форты и крепости, способные задержать наступление противника в случае войны и сохранить находящиеся в их стенах запасы продовольствия и других ресурсов. Однако военные объекты сами по себе не производили необходимых для армии ресурсов и находились на обеспечении окрестных городов и сёл. Последние, в свою очередь, были практически беззащитны, и хранящиеся там продукты могли легко достаться противнику в случае разграбления. Всё вышеописанное создавало необходимость организации сети поставки товаров между поселениями, фортами крупными замками. В средние века к транспортной задаче логистики добавляется задача рационального распределения и складирования товаров.

В период Первой мировой войны распространение двигателя внутреннего сгорания сделало возможным использование автомобильного транспорта, что позволило значительно ускорить сухопутные перевозки и сделать их мобильнее. Тем не менее, основным средством перемещения товаров оставались грузовые поезда.

Качественные же изменения в логистике произошли уже после окончания Второй мировой войны. С середины XX века логистика постепенно переходила обслуживания нужд армии к обслуживанию бизнеса. С середины предыдущего столетия начинается ускоренная глобализация. Так, в 1945 г. образована ООН, через два года после окончания войны заключено ГАТТ-47, в 1953 образована Всемирная таможенная организация. С середины XX века начинается быстрый рост международной торговли, количество и плотности товаропотоков возрастают, что ставит необходимость в их наиболее рациональной организации. Теперь термин «логистика» применялся значительно чаще, и сегодня это в первую очередь бизнес-термин, используемый для обозначения методов и приёмов, которые используются при движении товаров внутри цепи поставок.

Слово «логистика» чаще всего воспринимается обычным человеком в значении процесса перемещения товаров из точки А в точку В или как процесс организации такого перемещения. Действительно, транспортировка – одна из

ключевых задач логистики и, определённо, самая древняя. Тем не менее, отождествление терминов «логистика» и «транспортировка» является ошибочным, поскольку означает отождествление целой области деятельности с одним лишь её разделом.

На рынок логистических услуг приходится около 12% мирового ВВП. Следует понимать, однако, что речь здесь идёт не только о транспортных услугах, хотя они и составляют большую часть от общего объёма логистического сервиса в денежном эквиваленте (5,4 триллиона долларов, 56,7%). Треть рынка приходится на складские и прочие операции с грузами (3,17 триллиона), около 10% - на экспедиторские услуги и управленческую деятельность по данным на 2018 год [39].

Комплексность понятия логистики отражается многообразии выделяемых её видов. В современной практике в основном выделяют:

- закупочную логистику;
- распределительную логистику;
- транспортную логистику;
- таможенную логистику;
- логистику запасов;
- складскую логистику;
- информационную логистику [11].

Эти виды логистики могут осуществляться отдельно друг от друга либо в совокупности в зависимости от рода деятельности отдельно взятой организации. Так, для многих компаний экономически нецелесообразно самостоятельно осуществлять транспортировку сырья либо изделий, в связи с чем управление перевозками отдаётся на аутсорсинг специализированным транспортным компаниям, в то время как для других производителей создание отдельного департамента, ответственного за дистрибуцию, транспортировку и складирование товаров, имеет экономически обоснованный смысл.

Таким образом, логистическая цепочка может представлять собой условную прямую, где производитель отправляет свой продукт напрямую покупателю, либо более сложной и комплексной, включающей множество сегментов, которые сегодня зачастую передаются для осуществления так называемым 3PL-провайдером (от англ. «third-party logistics» - логистика, осуществляемая сторонней организацией, «третьим лицом»). Кроме того, количество сервисов, предоставляемых провайдером услуг в ходе организации логистического процесса может выходить за рамки обычной 3PL-логистики, вбирая в себя предоставление сторонних услуг, таких как страхование или использование собственных финансовых потоков и даже создание таким провайдером информационных платформ для организации коммуникации

между продавцом и покупателем. Такие подходы к организации товаропотока обычно именуются 4PL и 5PL, хотя на деле диапазон предоставляемых в таких системах услуг выходит за рамки классического понимания логистики.

С одной стороны, логистический менеджмент – это подход к организации перемещения грузов, цель которого – доставить правильный товар в правильном количестве и качестве к правильному покупателю в правильное место на правильных условиях и по правильной цене. Такая концепция «семи «П» логистики» («The 7 "Rights" Of Logistics») отражает ключевые задачи логистического менеджмента, выполнение которых означает и выполнение цели, стоящей перед поставщиком логистических услуг. Тем не менее, с развитием логистики как науки и деятельности, а также с совершенствованием технологической базы логистики спектр задач, которые должны быть выполнены в ходе перемещения товара, расширяется, что вызвано в том числе и постоянным ростом запросов потребителей логистических услуг. На сегодняшний день рынок упомянутых выше 3PL услуг оценивается в сумму около 1 трлн долларов в год, то есть около 10% от общей суммы осуществляемых логистических услуг [43]. Это значение постоянно растёт, и к 2027 году объём услуг, выполняемых 3PL операторами по прогнозам может достигнуть практически 1,8 трлн долларов [44].

Основная цель логистики – оптимизация движения товаров, однако этот термин может использоваться применительно не только к движению грузов, но и в иных сферах деятельности. Так, например, «логистический подход» используется для организации процессов производства и даже управления предприятием. В таком случае под логистическим подходом понимается системный подход к изучению различных систем, например, социально-экономических или человеко-машинных. Такой подход базируется в первую очередь на анализе и синтезе исследуемой системы [2, с. 108]. Поскольку конечной целью применения логистического подхода является создание системы, в которой работа каждого из элементов будет настроена с учётом его места и роли в целой системе так, чтобы на выходе из системы достигался максимальный результат, данный подход призван решить поставленную задачу путём использования элементов в их синергии, то есть таким образом, чтобы результат их совместной работы был выше, чем сумма их работы вне логистического подхода. Данный подход имеет много общего с организацией логистики в работе с грузами. Ключевое сходство – необходимость не просто выполнить поставленную задачу, а организовать взаимодействие элементов системы таким образом, чтобы избежать задержек в движении некоего условного ресурса, не допустить его недостачи либо избытка и обеспечить каждое звено производства/управления необходимым количеством такого

ресурса в нужном количестве и в нужный момент. Применение логистического подхода к проектированию развития экономических систем предполагает решение следующих задач:

- постановка целей развития и нахождение их оптимального сочетания;
- определение путей и средств достижения этих целей через выявление связей и исследование взаимодействия учитываемых факторов и рассматриваемых объектов в количественной форме;
- взаимоувязка целей и средств их достижения с потребностью в ресурсах, учитывая ограниченность последних.

Благодаря эффекту синергии логистический подход обеспечивает значительно большую эффективность работы, нежели традиционные пути организации производства. Это преимущество обуславливает тот факт, что логистический подход в современном мире выходит далеко за рамки организации производственного процесса на предприятиях. Компания или предприятие, инвестировав в организацию управленческих или производственных процессов с использованием логистического подхода, в скорой перспективе получает значительный выигрыш в эффективности труда в сравнении с предприятиями, работающими «по старинке», что делает традиционные подходы к организации труда морально устаревшими и малоэффективными.

В быту термин «логистика» также используется для обозначения эффективной по временным и финансовым затратам организации различных хозяйственных процессов.

Понятие логистики, таким образом, прошло эволюцию от вспомогательной военной дисциплины, до довольно широкоупотребимого, обозначающего оптимизацию какой бы то ни было деятельности.

Помимо широкого употребления термина «логистика» определённые трудности создаёт схожесть данного понятия с понятием «управления цепями поставок». Эти термины часто используются как взаимозаменяемые; также можно встретить мнение, что «управление цепями поставок» – это либо более современное название логистики, либо вид деятельности, пришедший на смену последней как более совершенный. На самом деле, существует гораздо больше взглядов на то, как соотносятся между собой вышеупомянутые понятия. Иногда при толковании понятия полностью отождествляются; иногда под управлением цепями поставок понимается осуществление логистической деятельности 3PL-провайдером, который целиком берёт на себя как внутренние, так и внешние логистические процессы предприятия.

Закупки, производство, логистика, транспортировка и управление цепями поставок – области деятельности, постоянно развивающиеся и при этом лежащие в одной плоскости – плоскости производства и потребления товаров. По этой причине в процессе эволюции они переплетаются, с чем и связана некоторая подмена понятий.

В книге «Supply Chain Logistics Management» авторы приводят определение логистики как «деятельности (перемещения, складирования, упаковки и др.) по транспортировке и размещению запасов и определению их роли в области синхронизации цепи поставок». Согласно другому определению логистика – «часть процесса управления цепью поставок, которая занимается планированием, внедрением и контролем эффективных прямых и обратных потоков товаров, услуг и связанной информации на пути от пункта производства до пункта потребления с целью удовлетворения потребностей потребителя».

В то же время в вышеупомянутом «Supply Chain Logistics Management» говорится, что управление цепями поставок «включает сотрудничество между компаниями для соединения поставщиков, потребителей и других партнёров как средство повышения эффективности производства» [37]. Это усилия ряда организаций, работающих вместе как единая цепочка управления потоком сырья и обеспечивающая достаточную ценность конечной продукции. Менеджеры цепочки поставок работают одновременно со множеством компаний в разных областях сотрудничества. Цель управления цепью поставок – гарантировать, что готовый продукт не только будет доставлен до конечного потребителя, но и будет соответствовать всем требованиям, а итог работы цепочки будет максимально эффективным [22].

Из приведённых выше определений видно, что логистика является основным компонентом, на котором базируется и за счёт которого функционирует управление цепями поставок. И в то же время логистика – это лишь небольшая часть более комплексной деятельности по организации цепочки поставок.

Итак, резюмируя, можно выделить следующие основные различия между понятиями «управление цепями поставок» и «логистика»:

- Управление цепочкой поставок – это способ связать бизнес-процессы внутри компаний и между ними в высокопроизводительную бизнес-модель, которая обеспечивает определённое конкурентное преимущество.
- Под логистикой понимается перемещение, хранение и управление потоком товаров, услуг и информации внутри и за пределами организации.

- Основное внимание в цепочке поставок уделяется созданию конкурентного преимущества, а в логистике – удовлетворению требований клиентов.
- Логистика – термин, существующий несколько тысяч лет и обозначающий системный подход к осуществлению какой-либо деятельности, нацеленный на эффективное распределение товаров и возникший как вспомогательная военная наука, в то время как управление цепочкой поставок – новое явление, возникшее, когда логистика стала активно использоваться для организации бизнес-процессов между компаниями и странами.
- Наконец, логистика – это деятельность в рамках цепочки поставок.

Важно помнить, что, хотя эти термины не могут отождествляться или использоваться взаимозаменяемо, они дополняют друг друга. Цепь поставок не имеет смысла без логистического подхода к её организации, а управление цепями поставок – наиболее важная и перспективная область использования логистики во всём её многообразии.

Итак, на сегодняшний день логистика является развитой сферой деятельности, одновременно оставаясь одной из перспективнейших областей экономики и науки. Несмотря на то, что на данном этапе развития мировое сообщество продолжает сталкиваться с вызовами экономического и политического толка, в мире доминируют тенденции интеграции и сотрудничества. За последние несколько десятилетий объём мировой торговли возрос в несколько раз. Такой рост обусловлен необходимостью активного товарообмена между странами и регионами. Кроме того, тенденция объединения компаний из различных государств в транснациональные системы по производству товаров вместе с географическими изменениями в структуре бизнеса обуславливают повсеместное распространение интегрированных цепей поставок, которые позволяют максимизировать эффективность и прибыль от производства и реализации товаров. С учётом всего вышесказанного, логистика, являющаяся основой, на которой строится движение товаропотоков в современной мировой торговле, представляет собой критическую по важности сферу деятельности, без которой товарообмен в мире был бы затруднён и значительно менее эффективен.

В течение последних нескольких лет наблюдается спад активности мировой торговли, существенный вклад в который внёс и эпидемиологический кризис 2020 года. Повсеместное падение уровней производств и деловой активности привело к снижению интенсивности товарообмена и грузопотоков по всему миру. Тем не менее, можно утверждать, что рынок, а вместе с ним и логистическая сфера смогли адаптироваться к новым условиям, выработав

довольно устойчивые механизмы работы в изменившихся условиях. Новейшие тенденции уже сейчас меняют облик логистики на локальном уровне, приводя ко всё большему распространению автоматизированных алгоритмов работы с грузом, внедрению облачных технологий, новых видов транспорта для логистики «последней мили» и к иным изменениям, а более глубокие структурные изменения, такие как активное сотрудничество представителей логистики и смежных сфер деятельности, ожидаемо станут заметны в течение нескольких лет.

Хотя понятие логистики существует на протяжении более чем двух тысяч лет, именно в последние полвека произошли ключевые изменения, превратившие логистическую деятельность в то, чем она является сегодня. В современной действительности логистический подход — это наиболее перспективный способ организации любой деятельности начиная от управления цепями поставок и заканчивая организацией рабочего и управленческого процесса внутри различных организаций и предприятий.

ГЛАВА 2

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ЛОГИСТИКИ В ОБЛАСТИ ТАМОЖЕННОГО И ТРАНСПОРТНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

2.1. Препятствия осуществлению транспортно-логистической деятельности. Сравнительно-правовой анализ таможенного и транспортного законодательства

Важность логистической деятельности для современной экономики создаёт необходимость создания комфортных условий для её осуществления. На глобальном уровне логистика позволяет наиболее эффективно организовать обмен товарами между разными государствами. С точки же зрения отдельно взятого государства развитие логистической активности также имеет ряд очевидных преимуществ. Во-первых, развитая логистическая инфраструктура делает страну привлекательной с точки зрения движения по её территории товаропотоков, что в свою очередь обеспечивает государству прибыль от транзита транспортных средств. Во-вторых, благоприятные условия стимулируют развитие логистического бизнеса и тем самым увеличивают доход от налогов с прибыли, которую получают резиденты государства, осуществляющие деятельность в сфере логистики.

Бизнес в логистической сфере, таким образом, имеет важное значение как на макро-, так и на локальном уровне и способствует встраиванию отдельно взятого государства в международные производственные цепочки и нормальному функционированию международного товарообмена в целом. Тем не менее, реальность такова, что осуществление деятельности в логистической сфере регулярно сталкивается с различного рода препятствиями, возникающими как по «естественным», независящим от людей, так и по антропогенным причинам. В то время как к первым можно отнести регулярные спады экономической и торговой активности из-за смены экономических циклов, кризисы, непрогнозируемые события, такие как войны либо пандемия 2020 года, ко второй категории относятся препятствия, в том числе законодательные, создаваемые для ограничения той или иной деятельности. Как было сказано ранее, торговля сильно подвержена изменениям в геополитической обстановке, и лица, вовлечённые в торговлю и смежные виды деятельности, вынуждены подстраиваться к изменяющимся внешним условиям. Разумеется, далеко не всегда эти изменения способствуют росту и процветанию бизнес-активности.

В первую очередь, торговую активность, а вместе с ней и спрос на логистические услуги подрывает введение санкций одним государством либо группой государств в отношении другого. Примером может служить введение санкций Европейским союзом против Российской Федерации в 2013-2015 годах. Тогда снижение торговли привело к падению доходов от транзита по территории Беларуси транспортных средств [1].

Другим фактором, оказывающим влияние на логистическую сферу, являются интеграционные и дезинтеграционные процессы. Ко вторым, в частности, относится Брексит – выход Соединённого Королевства из Евросоюза. Великобритания будет сохранять значительную торговую связь с ЕС, однако выход из таможенного и экономического союзов создаёт серьёзные законодательные и формальные препятствия для осуществления как торговли, так и логистической деятельности. Ожидание таких изменений вызывают у многих представителей бизнеса упаднические настроения: ожидание перебоев с поставками заставляет участников различных звеньев цепей поставок закупать сырьё и необходимые товары впрок, что также обуславливает переход на вышеупомянутую «just-in-case»-логистику. Также существуют опасения, что задержки на восстановленной таможенной границе между ЕС и Великобританией приведут к значительным потерям в прибыли как экспортёров, так и импортёров. Для многих логистических компаний очевидно, что влияние Брексита на взаимную торговлю Соединённого королевства и Евросоюза будет в большей степени негативным, поскольку административные, таможенные и экономические изменения повлекут за собой трудности, не только связанные с новыми таможенными и пограничными формальностями, но и реальное введение таможенных пошлин и иных платежей на перемещаемые во взаимной торговле товары. Кроме того, опасения значительного увеличения времени прохождения границы связаны с планами по ужесточению таможенного контроля как средства предупреждения нелегальной иммиграции и террористических атак. Ожидается, что особенно жёсткий контроль будет проводиться в отношении автомобильного транспорта. На данный момент нельзя с какой-либо уверенностью говорить о реальных последствиях Брексита для европейско-британских цепей поставок, однако сами ожидания падения эффективности поставки товаров из-за снижения скорости прохождения границы серьёзно изменили реальность, в которой работают логистические компании этого региона [36].

Другой пример ограничений, создающих препятствия осуществлению транспортно-логистической деятельности – так называемый «закон Макрона» (Loi Macron). Положения этого закона, в частности, регламентируют режим труда и отдыха водителей и размер минимальной заработной платы водителю,

осуществляющему работу на территории Франции, которая не должна быть ниже минимальной заработной платы по законам Франции. Кроме того, власти требуют от компании, не являющейся резидентом, наличия официального представителя на территории Франции, а водитель обязан иметь в салоне транспортного средства все необходимые документы, переведённые на французский язык. Подобные меры имеют место и в таких странах, как Бельгия и Германия, и целиком соответствуют международному законодательству в сфере перевозок, а также законодательству самих этих стран. Тем не менее, представляется, что такие меры под видом борьбы с так называемым «социальным демпингом» могут быть использованы для ограничения деятельности перевозчиков из стран Центральной и Восточной Европы, которые составляют конкуренцию транспортным компаниям названных выше стран. Под социальным демпингом здесь следует понимать более низкие тарифы на перевозку, которые транспортная компания может предложить клиенту за счёт экономии на заработной плате водителю и незаконного превышения его установленного рабочего времени. Параллельно с введением в силу нового закона ужесточились штрафы за нарушение вышеописанных положений, а также увеличилось количество проверок, осуществляемых полицией и транспортной инспекцией в отношении грузовых автомобилей, принадлежащих нерезидентам Франции. Закон Макрона ожидаемо вызвал недовольство иностранных перевозчиков, осуществляющих деятельность на территории Франции, однако он, по сути, является средством защиты национальных компаний от иностранной конкуренции, и, хотя сложно винить правительство страны в желании создать наиболее благоприятные условия именно для национального бизнеса, с точки зрения международной логистики и конкуренции в этой сфере такие меры не являются абсолютно справедливыми.

Вопросы законодательного регулирования в принципе являются крайне важными для функционирования любого бизнеса. Благоприятное законодательство способствует росту предпринимательской активности, притоку инвестиций, а значит благоприятствует экономике государства в целом.

Нужно отметить, что формального существования законодательства недостаточно, – для того, чтобы действительно благоприятствовать бизнесу и экономике, оно должно исполняться и исправно функционировать. Судя по данным рейтингов лёгкости ведения бизнеса, в Республике Беларусь наблюдаются некоторые проблемы с реализацией законодательства, направленного на привлечение инвестиций и подъём предпринимательской активности [30]. В частности, одним из самых серьёзных препятствий является

сложность законодательства и возникающая зачастую возможность его двойной трактовки.

Вне зависимости от степени развития рыночных отношений в экономике государства, законодательное регулирование экономических отношений необходимо для поддержания единообразия и порядка ведения бизнеса. Более того, сферы, находящиеся под контролем государства, например, налоговая сфера или таможенное дело, должны регламентироваться законодательно, поскольку являются стратегически важными для осуществления внутренней и внешней политики государства.

К сожалению, чрезмерное регулирование определённой сферы деятельности в попытках максимально оптимизировать её зачастую приводит к ровно противоположным последствиям – к снижению эффективности. Любое законодательство должно создаваться в случае наличия объективной необходимости регулирования, при этом его положения должны быть чётко сформулированы и, главное, согласоваться как с международным законодательством, так и с другими законами самого государства.

Республика Беларусь, будучи одной из стран – участниц Всемирной таможенной организации и активным членом международных экономических отношений, признаёт приоритет общепринятых принципов международного права и обеспечивает соответствие им национального таможенного законодательства. По этой причине таможенное законодательство страны во многом унифицировано с законодательством других государств, что значительно облегчает осуществление таможенного дела. Особенно тесная интеграция законодательных норм происходит в рамках таможенного союза Евразийского экономического союза. В странах этого наднационального объединения таможенное дело осуществляется в соответствии с положениями Договора о ЕАЭС и Таможенного кодекса ЕАЭС, а также нормативными правовыми актами, принимаемыми уполномоченными органами объединения [3]. Стоит отметить, тем не менее, что в Таможенном кодексе 2018 года не удалось целиком избавиться от отсылок на нормы национального таможенного законодательства стран-участниц, из-за чего некоторые аспекты таможенного дела в разных странах объединения могут осуществляться по-разному.

Транспортно-логистическая деятельность находится на стыке двух областей законодательства: таможенного и транспортного. Необходимость руководствоваться нормами обоих законодательств при осуществлении логистической деятельности обязывает специалиста, осуществляющего деятельность в транспортно-логистической сфере, досконально знать и уметь применять положения как таможенного, так и транспортного законодательства на практике с тем, чтобы избежать возможных ошибок. Всё это обуславливает

высокие требования к специалистам, работающим в транспортно-логистической сфере.

Перевозчик в своей деятельности регулярно совершает те или иные операции, порядок осуществления которых регулируется одновременно положениями таможенного и транспортного законодательств, в связи с чем крайне важным является понимание нюансов выполнения операций, попадающих под двойное регулирование. В противном случае незнание или неумение сориентироваться и сопоставить законодательные нормы, а после выполнить их требования, могут привести к неумышленному совершению таможенных и иных правонарушений, взысканиям, лишению юридического лица определённых привилегий и задержкам в пути движения товаров.

Систематизация подобных аспектов деятельности перевозчика требует сравнительного анализа того, каким образом определённые процедуры регулируются со стороны таможенного и со стороны транспортного законодательства. Кроме того, аналитическое сопоставление соответствующих положений исследуемых видов законодательств может помочь выявить скрытые и неочевидные несоответствия, если таковые имеются.

Целесообразно начать сравнение с наиболее базового аспекта – прав и обязанностей перевозчика. Таможенный кодекс ЕАЭС не регламентирует прав перевозчика, однако устанавливает его обязанности. Они приведены в Статье 150 «Обязанности перевозчика при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита»: перевозчик, перемещая товары под таможенной процедурой таможенного транзита, вне зависимости от того, является ли он её декларантом, обязан: во-первых, доставить товары в установленные таможенным органом срок и место доставки, придерживаясь установленного маршрута, если он определён; во-вторых, обеспечить сохранность как самого товара, так и таможенных пломб и иных средств идентификации; в-третьих, не допустить разгрузочные, перегрузочные либо иные операции с товаром, как и замену транспортного средства, без разрешения таможенного органа (кроме случаев, когда средства идентификации не наложены либо операции с товаром могут быть совершены без их удаления; в таком случае перевозчику достаточно уведомить таможенный орган о намерениях) [19, с. 163]. Кроме того, Статьёй 155 Закона РБ «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» 129-З от 10.01.2014 установлена обязанность перевозчика уведомить таможенный орган о прибытии товаров на таможенную территорию Союза и о размещении их в зоне таможенного контроля [4]. Кроме того, Статья 89 ТК ЕАЭС устанавливает перечень документов, которые перевозчик обязан предоставить в таможенный орган при уведомлении о прибытии на территорию ЕАЭС, а также обязанность

в таком уведомлении [19, с. 90]. Таможенное законодательство, таким образом, регулирует лишь те аспекты, которые затрагивают обязанности перевозчика касательно совершения таможенных формальностей.

В то же время значительно более полный перечень обязанностей и прав перевозчика установлен транспортным законодательством. Оно регламентирует процесс перевозки с её начала и до окончания. Так, Статьей 8 КДПГ установлено, что при принятии товара к погрузке перевозчик обязан проверить точность указанных в товарно-транспортной накладной сведений, а также внешнее состояние груза и его упаковки. Этой же статьёй установлено право перевозчика сделать в ТТН оговорки в случае невозможности проверить эти сведения. Эти оговорки, будучи принятыми и подписанными отправителем, в дальнейшем могут быть использованы для доказательства неосведомлённости перевозчика о состоянии перевозимого груза. Также, в случае, если по прибытии на выгрузку у перевозчика возникают препятствия к сдаче товара, он имеет право запросить у отправителя соответствующие инструкции и требовать возмещения связанных с этим расходов. Кроме того, в случае, если груз является скоропортящимся, перевозчик вправе реализовать груз, не дожидаясь инструкций, передав вырученную сумму правомочному по договору лицу [10].

Более подробно права и обязанности перевозчика установлены национальным законодательством Республики Беларусь в области транспорта. Постановление Совета Министров от 30.06.2008 №970 устанавливает Правила автомобильных перевозок грузов, две главы которых посвящены непосредственно правам и обязанностям перевозчика. Главой 39 Правил установлено право перевозчика заключать договор перевозки, а также в определённых случаях отказываться от его выполнения. Обозначено право перевозчика не приступать к выполнению обязанностей в случае неправильно наложенной пломбы, самостоятельно определять типы и количество необходимых транспортных средств, вносить в ТТН сведения о состоянии груза и упаковки, время загрузки и выгрузки груза, а также требовать возмещения ущерба, возникшего в ходе перевозки, и некоторые иные права. Глава 40 регламентирует обязанности перевозчика, из которых, прежде всего, стоит выделить обязанность перевозить грузы по кратчайшему маршруту, если обоснованные условия не делают более рациональным другой маршрут; доставлять груз в пункт назначения в указанные в договоре сроки; при международной перевозке принимать и сдавать груз с соблюдением требований таможенного законодательства Республики Беларусь. Эти условия являются существенными и заслуживают отдельного внимания в дальнейшем. Кроме того, Правилами установлены обязанности обладать специальной лицензией на

осуществление перевозок, выполнять условия договора, иметь транспортные и грузосопроводительные документы и пр. [16].

Очевидно, что транспортное законодательство значительно шире и подробнее устанавливает обязанности перевозчика, нежели таможенное, поскольку последнее отражает лишь те аспекты перевозки, которые являются существенными для таможенных органов. Здесь стоит дополнительно отметить, что такие обязанности автомобильного перевозчика, как доставка товаров в указанное место с соблюдением срока и маршрута доставки и обеспечение целостности таможенных пломб устанавливаются как таможенным, так и транспортным законодательством с той лишь разницей, что для таможенных целей и целей транспортно-экспедиционной деятельности они определяются в различном порядке.

Определение места доставки товара является ещё одним пунктом, определяемым как в рамках таможенного, так и в рамках транспортного законодательства. В случае последнего место доставки определяется договором международной перевозки. Статья 6 КДПГ определяет, что одним из пунктов, обязательных к указанию в товарно-транспортной накладной, является место доставки товара [10]. Оно устанавливается отправителем и является обязательным для грузоперевозчика. Однако таможенными органами под местом доставки понимается не место выгрузки, как в случае с договором перевозки, а место, в которое должны быть доставлены товары, находящиеся под таможенной процедурой таможенного транзита. Порядок определения места доставки товаров, как и порядок его изменения, регламентируются положениями Статьи 145 ТК ЕАЭС «Место доставки товаров. Изменение места доставки товаров». В соответствии с пунктом 2 данной статьи место доставки определяется на основании сведений о пункте назначения, указанном для конкретного товара, а местом доставки является зона таможенного контроля, расположенная в регионе деятельности таможенного органа назначения [19, с. 156]. Соответственно, в рамках взаимодействия отправителя, получателя и грузоперевозчика существенным при определении места доставки является договор международной перевозки, для таможенного органа – транзитная декларация. В данной ситуации под «местом доставки» могут подразумеваться два различных понятия – место выгрузки или место помещения товара под последующую таможенную процедуру, которые для перевозчика совпадают лишь в некоторых случаях, однако практически это не вызывает трудностей при перевозке товаров. Однако, определённые трудности могут возникать в ситуации, когда декларант таможенной процедуры таможенного транзита сталкивается с необходимостью изменить место доставки в соответствии с положениями статьи 145 ТК ЕАЭС, поскольку в тексте статьи имеется

неоднозначная спорная формулировка, которая на практике вызывает сложности при осуществлении права по изменению места доставки. Более подробно этот спорный случай будет рассмотрен в следующей части работы.

Следующий аспект международной перевозки, регламентируемый одновременно транспортным и таможенным законодательством, – срок доставки товара. Как и в случае с местом доставки, в рамках отношений заказчик-перевозчик он определяется исходя из договора международной перевозки грузов и устанавливается заказчиком перевозки. Транспортное законодательство Республики Беларусь обязывает перевозчика соблюдать условия договора перевозки, одним из которых является доставка товаров в оговоренный срок (Статья 7 Закона РБ «Об основах транспортной деятельности») [7]; Правила автомобильных перевозок устанавливают доставку груза в сроки, указанные в соответствующем договоре, как обязанность перевозчика [16]. В то же время таможенным кодексом срок доставки определяется как период времени, в который товары, находящиеся под процедурой таможенного транзита, должны быть доставлены от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения (Статья 144 «Срок таможенного транзита»). Согласно пункту 2 данной статьи срок транзита исчисляется исходя из вида применяемого при перевозке транспорта и возможностей транспортного средства, маршрута, причём в расчёт может приниматься заявление декларанта таможенной процедуры или перевозчика (кроме перевозок железнодорожным транспортом, где срок транзита устанавливается из расчёта 2 тысячи километров за 1 месяц, но не менее 7 календарных дней). Кроме того, срок транзита может быть продлён по мотивированному обращению декларанта или перевозчика, что даёт возможность в разумных пределах обезопасить себя от несоблюдения установленного срока в случае возникновения препятствий для прибытия в место доставки вовремя. Таким образом, срок таможенного транзита устанавливается таможенным органом, хотя при его определении может быть принято в расчёт заявление перевозчика или декларанта процедуры транзита. В реальности сложно представить ситуацию, когда срок транзита и срок доставки по договору перевозки противоречили бы друг другу, из-за чего единственным особым требованием, предъявляемым к перевозчику в данном случае, является соблюдение как требований таможенных органов, так и условий договора.

Таможенным законодательством определён момент завершения процедуры международного транзита – согласно Статье 151 ТК ЕАЭС процедура транзита завершается после доставки товаров, определенное таможенным органом отправления, после чего товары размещаются в зоне таможенного контроля. Соответственно, перевозчик либо, в некоторых случаях,

декларант обязан предоставить таможенным органам транзитную декларацию и иные документы, относящиеся к товару. В то же время в транспортном законодательстве, как международном, так и национальном законодательстве Республики Беларусь, отсутствует определение момента, в который международная перевозка считается завершённой. Фактически этот момент может совпадать с моментом завершения таможенной процедуры таможенного транзита в случаях, когда по договору перевозки в качестве места выгрузки указано место доставки товара в понимании таможенного законодательства, например, склад временного хранения. Однако в общем случае окончанием международной перевозки следует считать момент выполнения условий договора перевозки, когда груз доставлен указанному получателю, переданы все необходимые документы, а в накладной проставлена отметка получателя о приёме груза. Такой порядок определён Статьёй 12 КДПП («По прибытии груза на место, предусмотренное для его доставки, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причем им выдается соответствующая расписка в принятии»), Статьёй 45 Закона РБ № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» 14 августа 2007 г. («В пункте назначения автомобильный перевозчик выдает груз грузополучателю. Получение грузополучателем груза удостоверяется его отметкой в транспортных документах в соответствии с Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства») [6]. Главой 6 Правил автомобильных перевозок грузов установлено, что выгрузка считается завершённой, когда груз полностью снят с кузова грузового транспортного средства, оформлены товарно-транспортные накладные и иные необходимые документы; также, согласно Правилам, одной из обязанностей получателя груза является надлежащее оформление товарно-транспортной накладной и иных документов. Можно считать, таким образом, что для целей договора перевозки грузов моментом окончания перевозки считается момент выполнения всех условий контракта и оформления соответствующих документов, однако таможенное законодательство, в силу необходимости совершения дальнейших таможенных операций с товаром, значительно более чётко регламентирует условия завершения процедуры таможенного транзита. В данном случае противоречий между положениями таможенного и транспортного законодательства не наблюдается.

Наконец, Статья 152 Таможенного кодекса «Таможенные операции, совершаемые после доставки товаров в место доставки товаров» устанавливает для перевозчика некоторые обязанности, не предусмотренные для него в соответствии с актами транспортного законодательства. Так, данная статья обязывает декларанта после предоставления таможенному органу транзитной

декларации и иных документов, то есть завершения таможенной процедуры таможенного транзита, совершить таможенные операции, связанные с помещением товаров на временное хранение либо их таможенным декларированием. В соответствии со Статьёй 83 ТК ЕАЭС декларантом может выступать определённый круг лиц, включающий как лиц государств – членов ЕАЭС, так и иностранных лиц, а также перевозчик. Более того, Статьёй 152 установлено, что в случаях, если перевозчик не является декларантом процедуры таможенного транзита, и обозначенные таможенные операции не совершены декларантом, обязанность их выполнения ложится на перевозчика. Помещение товаров на временное хранение осуществляется в соответствии со Статьёй 100 Таможенного кодекса и подразумевает выполнение определённых таможенных операций. Для помещения товара на временное хранение «перевозчик или иное лицо, обладающее полномочиями в отношении товаров, представляет таможенному органу транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) таможенные документы, содержащие сведения о товарах, отправителе и получателе товаров, стране их отправления и стране назначения» либо, если декларация была подана в электронной форме, документ, содержащий сведения о номере регистрации предварительной информации, представленной в виде электронного документа. Товары считаются находящимися на временном хранении с момента регистрации таможенным органом предоставленных документов. Таким образом, таможенное законодательство обязывает перевозчика совершить определённые действия с товаром после его выгрузки на складе временного хранения, хотя в соответствии с транспортным законодательством перевозка к этому моменту уже может считаться завершённой, и обязанности перевозчика выполнены.

Со статусом декларанта, который может получать перевозчик в определённых случаях, связаны и иные спорные моменты, проявляющиеся в несоответствии требований таможенного, транспортного законодательства и практики осуществления деятельности в транспортно-экспедиционной сфере. Такой проблемный аспект будет рассмотрен в следующей части работы.

В целом, таможенное и транспортное законодательство достаточно гармонично сочетаются в большинстве случаев, поскольку их положения пересекаются в относительно небольшом поле, касающемся в основном той части международной перевозки, которая затрагивает совершение таможенных операций и выполнение таможенных формальностей. Тем не менее, уже на данном этапе можно говорить о том, что некоторые аспекты деятельности перевозчика регламентируются схожим образом как таможенным, так и транспортным законодательством, в некоторых случаях – лишь одним, либо схожие на первый взгляд положения НПА на деле регламентируют различные

действия и операции, а в некоторых случаях имеются явные противоречия между положениями транспортного и таможенного законодательства. Последние, а также возможные способы разрешения этих противоречий, будут являться объектом дальнейшего исследования в рамках данной работы.

2.2. Проблемные вопросы таможенного и транспортного законодательства Республики Беларусь

Логистический бизнес в значительной степени подвержен влиянию таможенных органов, поскольку перемещение грузов представляет собой область, где таможенное дело встречается с логистической деятельностью, а интересы государства – с интересами бизнеса. Перемещение товаров может без задержек осуществляться внутри интеграционных экономических объединений, таких как, например, таможенный союз, однако в случае, когда транспортировка груза затрагивает пересечение товарами таможенной границы, возникают сложные взаимоотношения между таможенными органами и субъектами, осуществляющими деятельность в таможенной сфере. В практике ЕАЭС и Республики Беларусь встречаются спорные моменты, обусловленные особенностями таможенного и иных видов законодательства, и затрудняющие процессы взаимодействия транспортно-логистических компаний и таможенных органов. По этой причине концепция «таможни для бизнеса» является крайне важным направлением в развитии таможенного дела на территории как нашей страны, так и всего экономического союза. Реализация такой концепции может значительно упростить осуществление внешнеэкономической деятельности, однако на сегодняшний день остаётся множество вопросов, которые предстоит решить, чтобы избавиться от ненужных формальностей и спорных моментов в области, где таможенное дело пересекается с логистической деятельностью.

Перейдём к рассмотрению конкретных спорных случаев.

Первый из них связан с изменением места доставки товара, находящегося под процедурой таможенного транзита. Законодательство ЕАЭС предусматривает возможность изменения места доставки товара с разрешения таможенного органа. Этому вопросу посвящена статья 145 ТК ЕАЭС «Место доставки товаров. Изменение места доставки товаров». В обычной ситуации, согласно положениям данной статьи, место доставки определяется таможенным органом на основании сведений о пункте назначения, указанных в транспортных (перевозочных) документах. Это означает, что таможенный орган при определении места доставки товаров учитывает данные, указанные в транспортных документах, однако заключительное решение остаётся за самим

таможенным органом. На практике в транспортной деятельности возникают ситуации, когда у отправителя появляется необходимость изменить изначально указанное место доставки товаров на иное. В соответствии с пунктом 7 статьи 145 «в случае если при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита пункт назначения изменяется в соответствии с законодательством государств-членов в области транспорта, место доставки товаров может быть изменено с разрешения таможенного органа». На основании указаний отправителя перевозчик может запросить у таможенных органов изменение места доставки, направив заявление произвольной формы в один из таможенных органов, находящихся по маршруту следования товара, и приложив к такому заявлению документы, подтверждающие изменение места доставки, транзитную декларацию и иные документы на товар. Пункт 7 статьи 145 ссылается на «Порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на изменение места доставки товаров», утверждённый Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 13 декабря 2017 г. №170. Этот Порядок разработан и применяется в целях реализации положений ТК ЕАЭС об изменении места доставки товара и регламентирует алгоритм действий перевозчика и таможенного органа, перечень необходимых к предоставлению документов, основания для отказа в изменении места доставки и иные моменты [17]. Тем не менее, помимо ссылки на данный Порядок, пункт 7 статьи 145 содержит указание на то, что это положение применяется в случае, когда пункт назначения «изменяется в соответствии с законодательством государств-членов в области транспорта». Такая ссылка на национальное законодательство создаёт определённые проблемы для применения положений статьи, поскольку не даёт чётких указаний на правовой акт, в соответствии с которым может изменяться место доставки. Однако сама проблема заключается в том, что в законодательстве Республики Беларусь в области транспорта не существует нормы, которая регулировала бы возможность и порядок изменения места доставки. Основой транспортного законодательства Беларуси являются Закон РБ «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 13 июня 2006 г. № 124-З и Закон РБ «Об основах транспортной деятельности» от 5 мая 1998 г. № 140-З [5]. Эти правовые акты, равно как и другие акты Республики Беларусь в области транспорта не содержат положений, в соответствии с которыми регулировался бы процесс изменения места доставки товаров. В то же время соответствующую норму можно найти в Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) от 19 мая 1956 г., которая является основополагающим документом, регулирующим мировые стандарты перевозки грузов автотранспортом. Республика Беларусь

присоединилась к данной Конвенции в 2008 году в соответствии с Законом Республики Беларусь от 23 июня 2008 года № 359-З «О присоединении Республики Беларусь к Протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)» [23]. Положения Конвенции, как норма международного законодательства, превалируют над национальными законодательными нормами, а собственное законодательство государства должно соответствовать положениям тех международных договоров, которым подчиняется это государство. Определённые аспекты транспортной деятельности, таким образом, могут регулироваться международными договорами, о чем говорят и статьи 3 и 2 Законов РБ «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 13 июня 2006 г. № 124-З и Закон РБ «Об основах транспортной деятельности» соответственно. Пункт 1 статьи 12 самой Конвенции гласит: «Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза, или доставки груза не тому получателю, который указан в накладной» [10]. Данная норма, по сути, является тем самым положением, ссылку на которую мы видим в пункте 7 статьи 145 ТК ЕАЭС: место доставки может изменяться в соответствии с транспортным законодательством. Проблема же заключается в том, что, в соответствии с положениями рассматриваемой статьи ТК ЕАЭС, место доставки должно изменяться в соответствии с национальным законодательством страны – участницы ЕАЭС, в то время как КДПГ является законодательством международным. С одной стороны, примат международного законодательства над национальным и ссылки вышеупомянутых Законов Республики Беларусь на международные акты в случаях, которые не регулируются национальным законодательством, позволяют руководствоваться при обосновании необходимости изменить место доставки товара положениями КДПГ, что и происходит в основной массе случаев. С другой стороны, тот факт, что Конвенция не входит в число национальных законодательных актов Республики Беларусь, позволяет таможенным органам юридически обоснованно отказывать в изменении места доставки товара не только в ситуациях, предусмотренных соответствующим Порядком, но и на том основании, что, согласно содержанию статьи 145 Таможенного кодекса, изменение места доставки возможно только в случаях, когда пункт назначения изменяется в соответствии с национальным законодательством, и случаи таких отказов имеют место в практике.

В данном случае проблемой является несоответствие формулировки законодательной нормы реальности. Для перевозчика отказ в изменении места доставки по вышеупомянутой причине является существенным препятствием

для выполнения требований отправителя по изменению места доставки, поскольку таможенный орган имеет полное юридическое основание отказать в удовлетворении запроса. Кроме того, хотя подобное происходит достаточно редко, состояние неопределённости, в котором пребывает перевозчик до вынесения решения таможенным органом, и невозможность быть уверенным в удовлетворении запроса даже при выполнении всех необходимых условий создают неудобства и риски, мешающие процессу международной перевозки груза.

Другая ситуация, в которой наблюдаются противоречия между положениями таможенного и транспортного законодательства – декларирование процедуры таможенного транзита перевозчиком. Принципы помещения товаров под таможенные процедуры установлены статьями 83, 84 и 85 ТК ЕАЭС. Согласно пункту 4 статьи 83 перевозчик может являться декларантом таможенной процедуры в случае помещения товара под процедуру таможенного транзита. Согласно положениям статьи 142 Таможенного кодекса таможенная процедура таможенного транзита применяется «для перевозки по таможенной территории Союза иностранных товаров, не помещенных под иные таможенные процедуры», а также, в некоторых случаях, товаров Союза. Данная таможенная процедура применяется при перевозке: от таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия; от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа; от внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия; от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа; между таможенными органами через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем. Противоречия и проблемы здесь возникают при перевозке иностранного товара в случае, если при осуществлении таможенного досмотра таможенным органом устанавливается наличие лишнего товара, не заявленного в таможенной декларации. В соответствии с Кодексом об административных правонарушениях Республики Беларусь наличие такого товара рассматривается как недекларирование либо недостоверное декларирование товара согласно статье 15.5 [9]. Такие нарушения влекут наложение штрафа до 30% от стоимости товара в случае, если декларантом является индивидуальный предприниматель либо юридическое лицо. Декларант освобождается от административной ответственности в случаях добровольного письменного обращения о допущенном нарушении, если к этому моменту таможенным органом не выявлено такое правонарушение или таможенный орган не уведомил декларанта о начале проведения таможенного контроля. Однако следует понимать, что в стандартной ситуации перевозчик предполагает, что поданные им в транзитной декларации сведения верны.

Корнем проблемы является то, что перевозчик принимает товар у отправителя по количеству мест и весу, а не по виду товара. При заявлении процедуры таможенного транзита перевозчик опирается на данные о товаре, указанные в выпущенных отправителем документах, и вынужден полагаться на то, что в этих документах не допущены случайные или умышленные ошибки. Статьей 84 ТК ЕАЭС установлено, что декларант, в данном случае перевозчик, имеет право совершать определённые действия с товаром, в том числе: осматривать, измерять товары, находящиеся под таможенным контролем, и выполнять с ними грузовые операции; отбирать пробы и (или) образцы товаров, находящихся под таможенным контролем, с разрешения таможенного органа; привлекать экспертов для уточнения сведений о декларируемых им товарах. Таким образом, перевозчик имеет формальную возможность ознакомиться с перевозимым им товаром, однако осуществление подобных операций возможно лишь на территории ЕАЭС и требует значительных временных затрат. Кроме того, в такой ситуации перевозчик, даже являясь декларантом, не является собственником товара и не имеет права самовольно досматривать перевозимый груз внутритарно. В то же время Статьей 8 КДПГ установлено, что при принятии груза перевозчик обязан проверить, во-первых, точность записей, сделанных в товарно-транспортной накладной касательно числа грузовых мест, их маркировки и номеров; во-вторых, внешнее состояние груза и его упаковки. Как видим, Конвенцией не установлены требования к перевозчику, согласно которым он был бы обязан проверить содержимое принимаемого груза, то есть вид товара. Более того, данной Статьей предусмотрена возможность отправителя требовать проверки перевозчиком содержимого грузовых мест, но не наоборот. В реальности же отправитель практически никогда не прибегает к реализации этого права. Таким образом, перевозчик, фактически, не может достоверно знать, насколько содержимое его груза соответствует заявленному в выданных отправителем документах. Тем не менее, выступая декларантом, перевозчик обязан гарантировать достоверность указываемых сведений. В случае, если при проведении таможенного досмотра таможенным органом устанавливается наличие товара, не указанного в декларации, либо несоответствие количества товара, находящегося внутри тары, перевозчик будет привлечён к ответственности за недекларирование или недостоверное декларирование согласно положениям КоАП РБ.

В данной ситуации наблюдается серьёзное несоответствие требований таможенного и транспортного законодательства, из-за которого перевозчик может оказаться в положении вынужденного ответственного за совершение таможенного правонарушения, не имея при этом возможности эффективно застраховать себя от подобных ситуаций. Кроме того, практически

таможенными органами положения транспортного законодательства не принимаются во внимание в данной ситуации и не могут являться для перевозчика оправданием неверности задекларированных сведений, поскольку входят в систему не таможенных, а гражданско-правовых отношений, а описанное положение вещей таможенными органами рассматривается не как противоречие, а, скорее, как две параллельные, не связанные друг с другом законодательные нормы. Поскольку с точки зрения таможенных органов имеет значение лицо, являющееся декларантом и совершившее правонарушение, к ответственности привлекается именно перевозчик. При рассмотрении дела об административном правонарушении в суде перевозчик имеет возможность попытаться доказать, что его вина обусловлена не злым умыслом, а недостатком информации и, по сути, является зоной ответственности отправителя либо экспедитора, если последний принимал участие в процессе перевозки. Перевозчик в любом случае считается лицом, нарушившим законодательство, и не может доказать полное отсутствие вины; любые обоснования неумышленности нарушения и незнания сводятся к попыткам смягчить итоговое взыскание. Однако на сегодняшний день такие доказательства де-юре не являются смягчающим обстоятельством при рассмотрении подобных дел, поэтому вынесение окончательного решения целиком остаётся за судом.

Эта ситуация является примером противоречия требований таможенного и транспортного законодательств. Для перевозчика это означает, помимо самого факта привлечения к административной ответственности за таможенное правонарушение, необходимость расходов по выплате штрафа и значительные объёмы формальной работы, которая, теоретически, может заставить отправителя или экспедитора возместить убытки, связанные с административным взысканием.

Нужно отметить, что, в силу значительной степени стандартизации и унификации законодательства в современном мире, количество подобных несоответствий, которые могут препятствовать осуществлению той либо иной деятельности, невелико, пусть даже речь идёт о деятельности, попадающей под регулирование сразу несколькими видами законодательств, как в случае с транспортно-логистической деятельностью. Тем не менее, такие случаи встречаются и, несомненно, требуют урегулирования, поскольку могут значительно усложнять условия работы и взаимодействие между транспортно-логистическими компаниями и таможенными органами.

Итак, в современной практике наблюдается достаточное количество несоответствий и спорных моментов в области применения и толкования законодательства различных сфер деятельности. В рамках данной работы были

рассмотрены сложные и спорные ситуации, которые могут возникать на стыке таможенной и транспортно-логистической деятельности. Нужно понимать, что таможенные органы и компании – представители логистического бизнеса являются не соперниками, а равноценными участниками международных цепей движения товаров. В то же время логистические компании и таможенные органы выполняют значительно различающийся на самом базовом уровне набор задач и преследуют в своей деятельности различные цели. По этой причине говорить о полноценном «партнёрстве», которое подразумевало бы осуществление совместной, координируемой деятельности, вряд ли возможно. В соответствии с таким положением дел наиболее разумным подходом к организации взаимодействия таможенных органов и транспортно-логистических компаний является минимизация задержек и проблем, которые могут создавать друг для друга представители этих сфер. От логистических компаний в таком случае требуется доскональное следование требованиям таможенного законодательства и чёткое выполнение возложенных на них обязанностей, от таможенных органов – выполнение таможенных операций с максимальной эффективностью и оперативностью, а также наиболее рациональное осуществление таможенного контроля на основе данных системы управления рисками во избежание ненужных задержек в движении товаров при обеспечении требуемого уровня защиты национальной и экономической безопасности государства. Препятствия для максимально эффективного взаимодействия таможенных органов и транспортно-логистических компаний могут возникать из-за расхождения в требованиях таможенного и транспортного законодательства, причём в некоторых случаях противоречия возникают за пределами положений национального законодательства и затрагивают международные правовые акты.

ГЛАВА 3

ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОТИВОРЕЧИЙ МЕЖДУ ПОЛОЖЕНИЯМИ ТАМОЖЕННОГО И ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА. ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННОЙ И ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕР

3.1. Пути разрешения противоречий между таможенным и транспортным законодательством

В предыдущей части работы нами был проведён сравнительный анализ таможенного и транспортного законодательства, действующего на территории Республики Беларусь, в части, где такое законодательство регулирует деятельность международного перевозчика. В ходе анализа были выявлены некоторые спорные моменты, возникающие при осуществлении перевозчиком своей деятельности из-за несоответствия или противоречия положений транспортного и таможенного законодательства. Кроме того, нами были рассмотрены основные препятствия осуществлению транспортно-логистической деятельности, создаваемые сегодня принятием новых законодательных актов, интеграционными и дезинтеграционными процессами, и т.п.

Геополитические процессы зачастую затрагивают порядок осуществления деятельности в сфере перевозок и – даже чаще – порядок и правила таможенного регулирования. В то же время логистическая деятельность, в частности – перемещение товаров между странами и регионами, занимает одно из ключевых мест в функционировании современной торговли. Сбой в международной цепочке поставки товаров может привести к задержкам на всех этапах производства, поэтому деятельность логистических компаний должна быть защищена от непредвиденных происшествий, способных нарушить такую деятельность; в случаях, когда избежать изменений в порядке осуществления перевозок невозможно, потенциальный ущерб от изменений должен быть по возможности минимизирован через заблаговременную подготовку сферы международных перевозок к последствиям изменений. В случае с упомянутым ранее Брекситом наблюдается определённая степень неподготовленности европейских транспортных компаний к нововведениям, связанным с выходом Великобритании из Евросоюза, несмотря на то, что о процессе было известно уже несколько лет. Такая неподготовленность связана, во-первых, с тем, что

изменения в условия выхода Соединённого Королевства из ЕС менялись часто и вплоть до последнего момента, и окончательные правила, в том числе касающиеся таможенных операций, совершаемых при пересечении вновь установленной границы между странами, были установлены практически за неделю до даты Брексита, в связи с чем как страны ЕС, так и Великобритания имели крайне мало времени, чтобы наладить осуществление необходимых процедур и подготовить кадры к работе в новых условиях. Во-вторых, логистическим компаниям Евросоюза не приходилось сталкиваться с таможенным оформлением, декларациями, НДС и прочими аспектами таможенной деятельности на протяжении около 20 лет, и многие из них не были готовы к такому количеству бумажной работы и бюрократических формальностей. В-третьих, многие компании, в особенности небольшие, пострадали из-за увеличения времени, необходимого на прохождение границы. Опасения поставщиков и покупателей потерять большое количество времени при прохождении границы нанесли ущерб торговой активности, из-за чего небольшие европейские транспортные компании, которые и прежде зачастую возвращали из Великобритании автомобили, не загружая их обратно по пути на Европу, теперь ещё с меньшей вероятностью могут найти подходящий груз. Упомянутая невозможность справиться с появившимися объёмами бумажной работы и введение таможенного контроля на границе увеличили время неоплачиваемого простоя порожних автомобилей на границе между Великобританией и ЕС с половины дня до Брексита до трёх-четырёх дней в настоящий момент. Такое лавинообразное накопление трудностей привело к финансовым проблемам для многих транспортных компаний. Стоит отметить, однако, что крупные логистические компании значительно лучше справились с новым положением дел, и в целом, согласно ожиданиям экспертов, трудности Брексита со временем будут преодолены просто за счёт стабилизации ожиданий в среде осуществляющих торговую деятельность компаний и закреплению навыков работы с таможенными формальностями со стороны логистических компаний и организаций, занимающихся таможенным оформлением, поскольку торговля между ЕС и Великобританией является крайне сильным стимулом для существования логистической сферы услуг для этого региона [24].

Стоит заметить, что условия Брексита не затрагивали напрямую законодательство, регулирующее деятельность в сфере международных перевозок. Тем не менее, возникновение таможенной границы с необходимостью выполнения соответствующих таможенных формальностей и проведения таможенного контроля внесло крайне существенные коррективы в

деятельность транспортно-логистических компаний, что свидетельствует о тесной зависимости сферы международных перевозок от таможенной сферы.

В общем и целом, проблемы, встающие перед представителями логистической сферы в связи с осуществлением внутренней и внешней политики тех или иных стран, вряд ли могут быть разрешены со стороны бизнес-сообщества. В приведённом ранее примере с «законом Макрона» перевозчикам, не являющимся резидентами Франции, придётся подстраиваться под нововведения правительства страны, чтобы иметь возможность и дальше осуществлять свою деятельность на её территории. По этой причине одной из важных характеристик логистической компании должна быть гибкость, то есть способность быстро адаптироваться к изменениям не только на рынке транспортно-логистических услуг, но и в законодательстве.

В целом в большинстве случаев самый простой и очевидный для представителей любого бизнеса выход – приспособить свою работу к изменениям в законодательстве. Однако в определённых случаях возможности адаптировать работу организации под нормы законодательства нет.

Это справедливо и для двух описанных нами выше случаев противоречия между таможенным и транспортным законодательством: в ситуации, когда требования одного законодательства противоречат обязанностям перевозчика, установленным другим законодательством, организовать работу так, чтобы избежать нарушений обоих из них, практически невозможно. По этой причине для разрешения вышеописанных проблем необходимы реальные изменения в порядке осуществления мероприятий и операций, попадающих под регулирование противоречащими друг другу положениями. Целью данной главы является попытка разработать решения для описанных в предыдущем разделе проблемных ситуаций.

Итак, проблема первого случая, связанного с изменением места доставки товаров, заключается в возможности таможенных органов принимать любое из решений – удовлетворить или не удовлетворить запрос перевозчика – исходя не из четкой законодательной нормы, а из каких-либо сторонних соображений. Текст пункта 7 статьи 145 ТК ЕАЭС составлен таким образом, что в нём присутствует лазейка для неудовлетворения запроса на изменение места доставки. Напомним, что речь идёт о первом абзаце пункта 7, сформулированным следующим образом: «В случае если при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита пункт назначения изменяется в соответствии с законодательством государств-членов в области транспорта, место доставки товаров может быть изменено с разрешения таможенного органа» – в то время как в реальности в транспортном законодательстве Беларуси не прописана

возможность изменения пункта назначения. Выходит, что, строго руководствуясь положениями Кодекса, таможенные органы должны были бы отклонять каждый такой запрос, поскольку формально ни в одном из случаев изменение места доставки не происходит в соответствии с законодательством Республики Беларусь в области транспорта. На практике такое следование законодательству сделало бы невозможным изменение место доставки товаров в принципе, чем создало бы огромные проблемы как для перевозчиков, так и для их клиентов. Тем не менее, в большинстве случаев запрос на изменение места доставки удовлетворяется. Это означает, что таможенные органы осознают, что в случае с пунктом 7 статьи 145 требования положения не должно пониматься буквально и исполняться неукоснительно. Здесь наблюдается довольно странная и неприятная для добросовестного перевозчика ситуация. Упомянутый Порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на изменение места доставки товаров устанавливает перечень обусловленных реальной необходимостью случаев, когда запрос может быть отклонён, например, подача запроса в некомпетентный таможенный орган, который действительно не может принимать решения в отношении данной перевозки; отсутствие сведений о перевозчике, причине изменения места доставки, пункте назначения, без которых таможенный орган не может обеспечить контроль за перемещением товара; отсутствие документов, подтверждающих изменение пункта назначения, которые служат доказательством того, что перевозчик исполняет указания отправителя, а не действует самовольно, и др. В то же время наличие возможности свободно трактовать пункт 7 статьи 145 позволяет таможенным органам, в случае необходимости, отклонять запрос на изменения места доставки по любым иным причинам, не указанным в соответствующем Порядке. Такая вольная трактовка недопустима, и именно поэтому данная проблема требует урегулирования.

Одним из решений может быть создание в рамках национального законодательства Республики Беларусь правовой нормы, которая закрепляла бы возможность и порядок изменения места доставки в понимании и трактовке не таможенных органов, а транспортных компаний. Таким образом, положение о том, что место доставки может быть изменено, когда пункт назначения «изменяется в соответствии с законодательством государств-членов в области транспорта» ссылалось бы на реально существующий правовой акт, и отсылка к КДПГ, позволяющая либо удовлетворять запрос на основании того, что международное законодательство может использоваться там, где нужная норма отсутствует в национальном, либо отклонять его на том основании, что транспортное законодательство Республики Беларусь не устанавливает

возможности изменить пункт назначения перевозки товаров, перестала бы иметь силу.

Другим возможным решением является упразднение либо изменение формулировки самого положения в Таможенном кодексе. Фактически оговорка об изменении пункта назначения в соответствии с национальным законодательством в области транспорта не несёт смысловой нагрузки, не устанавливает существенных ограничений и не вносит конкретики в порядок изменения места доставки товаров. Хотя язык законодательных актов имеет свои собственные стилистические и лексические особенности и традиции, следует понимать, что законодательство должно быть составлено таким образом, чтобы быть доступным для понимания и однозначным в трактовке. В данном же случае имеет место возможность вольного толкования, возникшая из-за чрезмерно сложно составленного положения, содержащего не несущую смысловой нагрузки формулировку, наличие которой позволяет сегодня использовать пункт 7 статьи 145 Кодекса как лазейку.

Таким образом, наиболее простым и действенным решением было бы изложение абзаца 1 пункта 7 статьи 145 «В случае если при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита пункт назначения изменяется в соответствии с законодательством государств-членов в области транспорта, место доставки товаров может быть изменено с разрешения таможенного органа» в следующем виде: «В случае если при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита пункт назначения изменяется в соответствии с законодательством в области транспорта, место доставки товаров может быть изменено с разрешения таможенного органа». Исключив оговорку о законодательстве государств-членов, мы получим норму, на основании которой при направлении запроса об изменении места доставки товаров в таможенные органы, перевозчик сможет юридически обоснованно опираться на международное законодательство, как и происходит сейчас в большинстве случаев.

К сожалению, внесение изменений в национальное законодательство и тем более наднациональные законодательные акты – сложная, трудоёмкая и затратная по времени процедура. На данный же момент имеет место ситуация, когда из-за изначально некорректно составленной формулировки перевозчики сталкиваются с неоднозначным принятием решения в отношении реализации ими предоставленных международным транспортным законодательством прав. Несмотря на сложность процедур по изменению законодательства, описанная проблема в перспективе требует разрешения, поскольку непрозрачность принимаемых таможенными органами решений наносит ущерб как имиджу и

образу таможи и таможенного дела в глазах бизнес-сообщества, так и самой транспортно-логистической деятельности. В целом избавление таможенного законодательства от подобных неточных и путающих формулировок позволит сделать законодательство и непосредственную деятельность таможенных органов более транспарентными, что имеет важность в контексте объявления принципа прозрачности при осуществлении таможенного контроля и принятии решений одним из ключевых в рамках современной таможенной политики.

Вторая описанная в рамках работы проблема, связанная с обязанностью перевозчика гарантировать достоверность задекларированных сведений, не располагая достоверной информацией о товаре, является даже более актуальной и также требует решения. Фактически, каждый раз, когда перевозчик выступает в роли декларанта таможенной процедуры таможенного транзита в соответствии с пунктом 4 статьи 83 ТК ЕАЭС, имеет место ситуация, в которой перевозчик декларирует сведения, в достоверности которых не может быть уверен. Возможные последствия такого декларирования в случае, если в ходе таможенного контроля обнаруживается наличие большего количества товара либо незадекларированного товара, были описаны ранее. В любом случае, вне зависимости от того, удастся ли перевозчику доказать перед судом свою невиновность и взыскать возмещение ущерба с отправителя или экспедитора, разбирательства влекут за собой существенные временные и финансовые потери.

В основании проблемы лежит отсутствие у перевозчика возможности проверить соответствие наименований и количества груза, находящегося внутри тары. В случае, когда перевозчик производит приёмку груза в закрытой таре, фактически невозможно определить, какой товар и в каком количестве находится внутри. В связи с этим одним из первых возможных решений могло бы стать наделение перевозчика возможностью сверять точное количество и вид товара при его приёмке. Однако международное законодательство в области транспорта на данный момент ограничивает возможности перевозчика сверкой количества погрузочных мест, и внесение изменений в общепринятый порядок осуществления перевозки не представляется возможным, тем более с учётом того, что процедура проверки груза и пересчёта его количества внутритарно чрезвычайно усложнит и растянет во времени процесс погрузки, в связи с чем сам смысл логистики как максимизации эффективности транспортировки, в том числе через скорость осуществления грузовых операций, исчезнет.

Очевидно, что необходимо альтернативное решение проблемы. Исходить в данном случае стоит из того, что перевозчик не должен нести ответственность за недостоверное декларирование в случае, если не имеет возможности

действительно гарантировать достоверность указанных сведений. Понятно также, что безусловно освобождать перевозчика от ответственности за перемещение незадекларированных товаров нельзя. Таким образом, необходимо такое решение проблемной ситуации, которое одновременно совмещало бы достаточный уровень защиты от незаконного перемещения товаров через таможенную границу и не ставило бы перевозчика в положение вынужденного ответственного за недостоверное декларирование товаров. Возможным представляется следующее решение.

Необходимо разделять ситуации, когда речь идёт об умышленном недекларировании либо недостоверном декларировании товара, его сокрытии, и те ситуации, когда неверное указание сведений могло быть допущено не осознанно, а за неимением фактической возможности проверить достоверность сообщённых отправителем или экспедитором сведений. Очевидно, что ответственность за любые сокрытия, использование тайников и иные подобные действия должна лежать на перевозчике, поскольку техническое состояние транспортного средства международной перевозки, внесение в конструкцию любых изменений, которые могут быть использованы для сокрытия товара, - сфера ответственности самого перевозчика. Поскольку в подавляющем большинстве случаев погрузка происходит в присутствии водителя, невозможно представить ситуацию, где отправитель груза сможет по своей воле скрыть часть товара, даже если конструкция транспортного средства по каким-либо причинам позволяет это сделать. Впрочем, в случае, если водителю отказано в праве присутствовать во время загрузки, перевозчик вправе сделать соответствующую пометку в товарно-транспортной накладной, что будет принято во внимание таможенными органами в дальнейшем. Более того, различия между простым грузом, ознакомиться с фактическим содержимым которого у перевозчика не было возможности, и грузом, сокрытым умышленно, достаточно объективно и не требует сложных доказательств.

Таким образом, возможно изначально отделить умышленное сокрытие, оставив его целиком в зоне ответственности перевозчика, от остальных случаев, которые, на самом деле, являются более сложными. Разумеется, не может идти речи о том, чтобы целиком и безусловно снять ответственность за недостоверное декларирование товаров с перевозчика, поскольку последний всё ещё может действовать умышленно с целью совершить незаконный ввоз на территорию государства товаров, с чем сотрудники таможенных органов сталкиваются регулярно. Следует понимать, однако, что в связи с невозможностью при обнаружении незадекларированного товара сразу и однозначно определить, имеет ли место умышленное недостоверное декларирование вида и количества товара, либо же речь идёт о неверной подаче

сведений со стороны экспедитора/грузоотправителя, крайне несправедливо однозначно вменять покушение на незаконное перемещение товара в вину перевозчику. К сожалению, фактически, именно такую позицию на данный момент занимают таможенные органы государств – членов ЕАЭС. С точки зрения таможенных органов ключевую роль играет сам факт попытки контрабандного ввоза, явным субъектом которого является перевозчик, как лицо, подающее транзитную декларацию и непосредственно перемещающее товары через таможенную границу. Представляется разумным внести изменения в порядок вынесения решения со стороны таможенных органов: вместо однозначного признания вины перевозчика, имеющего место сейчас, необходимо задерживать товары до выяснения обстоятельств и причин недостоверного декларирования. Такой подход будет более справедливым и благоразумным, чем однозначное признание перевозчика виновным в нарушении обязанностей декларанта таможенной процедуры. Он позволит перевозчику доказать отсутствие злого умысла и вины, предоставив сведения, полученные от грузоотправителя/экспедитора и использованные при подаче транзитной декларации. Напомним, что в настоящее время эти сведения не являются для таможенных органов доказательством невиновности перевозчика и могут быть использованы лишь в суде как причина для смягчения накладываемых санкций. Кроме того, на сегодняшний день предоставление перевозчиком в суде документов, полученных им в отношении груза и использованных как основание для указанных в декларации сведений, не является юридической причиной для смягчения взыскания, поэтому решение о принятии или непринятии к сведению таких данных остаётся за судьёй, что также не является абсолютно справедливым и поэтому требует юридического закрепления в законодательстве.

Таким образом, приведённые в данной работе случаи противоречия положений таможенного и транспортного законодательства требуют внесения изменений на юридическом уровне. Такие изменения позволят устранить неоднозначные трактовки законодательных норм, избавить нормативные правовые акты от лазеек и сделать таможенное законодательство более справедливым по отношению к перевозчику, учитывающим реалии международных грузоперевозок и прозрачным для понимания и применения.

3.2. Перспективы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической сфер деятельности

Роль международной торговли как в мировой экономике, так и в других аспектах жизни современного общества будет расти с каждым годом. Объёмы информации, передаваемые в связи с обеспечением движения товаров, огромны. Обеспечение безопасной торговли осуществляется в том числе за счёт контроля со стороны таможенных органов, которым в их деятельности требуется доступ к большому количеству информации о национальных и иностранных поставщиках и покупателях товаров, перевозчиках, таможенных брокерах, самих товарах и т.д. Сами транспортно-логистические компании также оперируют большими объёмами информации, которую требуется собирать, сортировать, систематизировать, обрабатывать и передавать следующим звеньям цепи поставок. При этом сегодня значительная часть обмена информацией осуществляется на бумажных носителях. Помимо очевидного ущерба окружающей среде бумажный документооборот значительно замедляет и усложняет процесс обмена информацией. На сегодняшний день одна из общемировых тенденций в организации делопроизводства – переход на электронный документооборот и обмен информацией без участия бумажных носителей. Во многих странах в логистических компаниях предоставление сведений о товаре, обработка транспортных заказов, предоставление товарно-транспортных документов, выставление счетов и т.д. осуществляется в электронном виде. Положительным индикатором является и тот факт, что не только представители бизнеса, но и государство заинтересовано в упрощении документооборота и его переносе в электронный вид. Примером тому может служить введение возможности, а начиная с Таможенного кодекса ЕАЭС 2018 года и обязанности подавать таможенные декларации и данные предварительного информирования в электронном виде. Тем не менее, как в таможенных органах, так и частных компаниях большая часть движения документов до сих пор происходит в бумажном виде. На самом деле, даже в случаях, когда передвижение информации внутри одной организации и между ними осуществляется в электронном виде, бюрократические и иные формальности требуют предоставления документов на бумажном носителе, при этом заверенном печатью и подписью. Справедливым будем отметить, что таможенные органы во внедрении электронного документооборота продвинулись дальше многих частных компаний, поскольку подача той или иной информации в таможенные органы может осуществляться и в действительности осуществляется в электронном виде. Зачастую нежелание перестраиваться на электронное взаимодействие с таможенными органами идёт именно от компаний, которые предпочитают работать «по старинке». Операции по обмену документами и информацией в бумажном виде значительно усложняют процесс обмена

данными, поэтому переход документооборота в электронный вид является одним из базовых направлений оптимизации рабочих процессов внутри и между компаниями [18].

Другим перспективным механизмом, который должен помочь оптимизировать процесс обмена информацией между предприятиями и таможенными органами – «единое окно». Сегодня эта концепция применяется практически во всех странах и подразумевает предоставление организации возможности единожды подать необходимые документы в государственный орган с тем, чтобы в дальнейшем доступ к этой информации имели и другие государственные органы, что позволит избавить предприятие от необходимости дублировать информацию в различные инстанции. Отдельного внимания заслуживает концепция наднационального единого окна, которое позволит государственным органам стран – участниц одного наднационального объединения обмениваться необходимой информацией о резидентах любого из государств. В частности, единое окно может упростить взаимодействие субъектов хозяйствования с таможенными органами, что особенно актуально в реалиях существования интеграционного объединения [14]. В настоящее время концепция единого окна для таможни находится в активной разработке в странах Европейского союза. В условиях совместной работы и общего учёта данных, полученных таможенными органами каждой страны, за счёт упразднения дублирования подачи документов значительно упрощается процесс взаимодействия бизнеса, таможенных органов и прочих государственных структур, а также повышается уровень безопасности всего объединения в целом, поскольку таможенные и иные органы получают доступ к значительно большему объёму информации, важной для оценки рисков и противодействия контрабанде и терроризму [40]. К сожалению, на данный момент на территории ЕАЭС система единого окна не функционирует полноценно. Она эффективна в отношении сертификации и технического регулирования, однако фактически возможность предоставлять документы, в частности лицензии и разрешения, при декларировании таможенной процедуры таможенного транзита, не реализована.

В современных условиях оказание любых услуг стремится к максимальному упрощению и ускорению. Эта тенденция справедлива в том числе для логистических компаний и таможенных агентств. Более того, в рамках актуальной сегодня концепции сотрудничества таможни и бизнеса, когда таможенные органы выступают в роли посредника в международном товарообмене, а не препятствия и ограничителя, оказание таможенных услуг также стремится к упрощению. В связи с этим в настоящее время в областях деятельности, обеспечивающих функционирование международного

перемещения грузов, проводятся испытания новых систем, которые упростят для заказчиков таможенных и транспортно-логистических услуг процесс анализа финансовых, временных затрат и иных аспектов планируемой перевозки. К таким системам относятся так называемые таможенные и логистические калькуляторы – программы-сервисы, предназначенные соответственно для расчёта таможенных платежей, стоимости перевозки грузов и пр. В первую очередь подобные программы позволяют импортёрам и экспортёрам товаров рассчитать расходы, связанные с уплатой таможенных пошлин, иных платежей, и осуществлением международной перевозки.

В целом задачами по оптимизации внешнеэкономической деятельности, в том числе в части транспортировки грузов между странами и прохождения таможенной границы, занимается таможенная логистика [20]. Сегодня под этим термином часто понимается организация комплекса услуг, включающего оформление таможенной декларации, подготовка необходимых документов, таможенное сопровождение и так далее. Здесь необходимо отметить, что наряду с заметной тенденцией аутсорсинга процедур внешнеэкономической деятельности наблюдается также и случаи их инсорсинга. В основном создание собственных отделов внешнеэкономической деятельности характерно для крупных фирм, работающих с большими объёмами экспорта или импорта товаров, при которых постоянное пользование услугами сторонних компаний выливается в нецелесообразные расходы. В любом случае, развитие таможенной логистики как способа оптимизации совершения операций и процедур ВЭД, будет продолжаться и в следующие годы.

Таким образом, сегодня транспортно-логистическая деятельность и таможенное дело, тесно пересекаясь в процессе функционирования механизмов мировой торговли, взаимно влияют друг на друга и активно взаимодействуют. По этой причине важным является создание такой системы взаимоотношений между таможенными органами и субъектами, осуществляющими логистическую деятельность, в которой ключевыми ценностями были бы взаимопонимание и прозрачность принимаемых решений. Диалог между транспортными компаниями и таможней позволит не только упростить условия деятельности для перевозчиков, но и повысить уровень защиты национальных и экономических интересов государства, позволяя ответственным государственным органам лучше понимать цели, задачи, принципы и особенности деятельности транспортно-логистических компаний. Хотя в разных регионах мира подходы к пониманию роли таможенных органов различаются, справедливым для любого государства является тот факт, что на сегодняшний день наиболее актуальным подходом ко взаимодействию таможни и логистического бизнеса является сотрудничество. Один из

ключевых аспектов успешного взаимодействия — согласованное законодательство. Исходя из результатов проведённого исследования очевидно, что на данный момент та область права, где транспортное законодательство пересекается с таможенным, не лишена противоречий. С целью устранения этих несоответствий необходимо внесение соответствующих изменений как в таможенное, так и в транспортное законодательство Республики Беларусь и ЕАЭС.

Помимо вышесказанного, важно отметить, что развитие мировой торговли несомненно обусловит дальнейший рост значимости таможенного дела и логистической деятельности для глобальной экономики. В связи с этим необходимыми и неизбежными являются качественные изменения на всех этапах международного перемещения товаров: от перехода на электронный документооборот до внедрения полноценных систем единого окна на наднациональном уровне. Последние мировые события и последовавшие за ними изменения не дают возможности сомневаться, что повсеместная цифровизация, информатизация и внедрение новейших технологий в таможенную и транспортную сферу — неизбежность и является лишь вопросом времени, в связи с чем чрезвычайно важно подготовиться к этим изменениям на всех уровнях: от согласования и гармонизации законодательства до внедрения новейших технологических разработок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе написания дипломной работы были достигнуты все поставленные перед исследованием задачи. На основании полученных данных были сделаны следующие выводы:

- Как таможенное дело, так и логистика изначально появились во времена до нашей эры. Понимание таможенного дела и его роль менялись с ходом времени, будучи определяемыми господствующей экономической, политической и территориальной системами. Тем не менее, спустя несколько тысяч лет наиболее классическая и «примитивная» функция таможенных органов – фискальная – всё ещё является одной из важнейших. Различные подходы к таможенной политике, смена протекционизма и свободной торговли подтверждают удобства таможенного дела как инструмента для реализации актуальных требований государства. На сегодняшний день всё большее распространение в мире получает подход таможне как первой линии защиты национальной и экономической безопасности, а также посредника для ведения мировой торговли. Подход к логистике также сильно менялся с течением времени, однако основная его идея – максимизация выгоды от затрачиваемых усилий – осталась неизменной. Поэтому логистическая деятельность развивается и по сей день, находя наиболее современное отражение в цепях поставок, концепциях 3PL- и 4PL-провайдеров, а также логистическом подходе к управлению. Таким образом, концепции таможенного дела и логистики, оставаясь необходимыми и востребованными на протяжении столь длительного периода времени, доказывают свою актуальность и незаменимость.
- Мировая торговля находится в постоянной динамике, обусловленной антропогенными и неантропогенными изменениями в политике и экономике. С середины XX века наблюдается экспоненциальный рост активности мировой торговли, обусловленный относительной стабилизацией геополитической ситуации после мировых войн, невероятным научно-техническим прогрессом, информатизацией и глобализацией. Тем не менее, рассматривая динамику активности мировой торговли в масштабе нескольких лет, можно заметить и периоды снижения торговой активности. Они обусловлены как естественными экономическими циклами, так и непредвиденными событиями: антропогенными

(торговые войны между ведущими игроками мирового рынка) и неантропогенными (пандемия Covid-19). В то же время пример пандемии показал, что мировое сообщество значительно быстрее ожидаемого адаптируется к любым изменениям, а экономические стимулы способствуют возвращению порядка вещей в привычное русло.

- Логистическая деятельность, являясь своего рода вспомогательной системой, обеспечивающей функционирование международной торговли, на самом деле является ключевым фактором, за счёт которого существует мировое сообщество, каким мы его знаем. Помимо очевидной невозможности организовать товарообмен без участия транспортно-логистических компаний, нужно иметь в виду, что сама транспортно-логистическая деятельность в денежном выражении равняется в среднем с 41% от объёмов мировой торговли, выступая тем самым самостоятельной и полноценной сферой услуг.
- Таможенное дело и транспортно-логистическая деятельность существуют в тесной связи в рамках процессов мировой торговли товарами и подчиняются глобальным тенденциям, из которых можно выделить расширение и углубление сотрудничества между странами, либерализацию внешней торговли, рост рынков развивающихся стран, а также динамизм и изменчивость мировой торговли.
- Транспортно-логистическая деятельность подвержена изменениям в экономической и геополитической ситуациях. Сильная зависимость порядка осуществления международных грузоперевозок обусловлена тем фактом, что данная сфера деятельности зависит не только от непосредственных изменений на рынке транспортных услуг, но и от активности мировой торговли товарами, которая неизбежно влияет на востребованность транспортных, экспедиторских и логистических услуг. Торговые войны, санкции, интеграционные и дезинтеграционные процессы, законодательная защита государствами интересов собственных субъектов хозяйствования, представляющая собой своеобразный «протекционизм в транспортной сфере», – эти и другие явления неизбежно вносят коррективы в условия осуществления логистической деятельности.
- В своей деятельности международные перевозчики подчиняются требованиям одновременно двух законодательств: таможенного и

транспортного. Таможенное законодательство, охватывая значительно более широкий спектр регулируемых вопросов, во целом ряде положений регламентирует деятельность перевозчика. Вопросы, попадающие под двойное регулирование, касаются прав и обязанностей перевозчика, порядка определения срока и места доставки товаров, их изменения, а также иных моментов, значимых для таможенной процедуры таможенного транзита, и прочих аспектов деятельности перевозчика, затрагивающих перемещение товара через таможенную границу. В этой части законодательства и находится исследованное в рамках работы проблемное поле. Несогласованности между положениями таможенного и транспортного законодательства в большинстве случаев обусловлены различным пониманием ключевых вопросов международной перевозки и по-разному расставленными акцентами в трактовке деятельности перевозчика со стороны таможни и транспортных компаний. Очевидно, что для таможенных органов наиболее важными являются вопросы обеспечения национальной и экономической безопасности, в то время как транспортное законодательство концентрируется непосредственно на действиях перевозчика, касающихся процесса движения груза.

- В основном расхождения в требованиях таможенного и транспортного законодательства незначительны, а самые большие неудобства, вызываемые ими, связаны с необходимостью совершения перевозчиком действий и операций, не входящих в его непосредственные обязанности по договору перевозки. Тем не менее, существуют несколько моментов, где противоречия в требованиях таможенного и транспортного законодательства вызывают невозможность нормально осуществлять требования таможенных органов и заказчиков перевозки. Выявленные противоречия связаны с неточными формулировками и несоответствием в предоставляемых перевозчику транспортным законодательством правах и предъявляемых ему таможенным перевозчиком обязанностей. В связи с этим решение выявленных проблем заключается в приведении в порядок и соответствие норм транспортного и таможенного законодательства. Нужно отметить, что имеющие место противоречия могут быть полностью исправлены при помощи внесённых в работу предложений, что позволяет рассчитывать на их реальное исправление, что в свою

очередь позволит разрешить проблемы, создающие необоснованные препятствия для деятельности международного перевозчика.

Положения данной дипломной работы получили апробацию в ходе 78-й студенческой научной конференции Факультета международных отношений БГУ и были опубликованы в сборнике работ Студенческого научного совета ФМО БГУ. Полученные в ходе исследования результаты имеют практическую значимость для совершенствования порядка взаимодействия международного грузоперевозчика и таможенных органов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Беларусь. К 2020 году доходы от транзита увеличатся до 1,5 млрд. долл. США // Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bamap.org/information/news/2016/07/13/28635/>. – Дата доступа: 31.03.2021.
2. Григорьев, М. Логистика. Продвинутый курс : учебник для вузов / М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. В 2 ч. Часть 1. 4-е изд., пер. и доп.. Москва : Юрайт, 2020. – 472 с.
3. Договор о Евразийском экономическом союзе // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/. – Дата доступа: 26.04.2021.
4. Закон о таможенном регулировании в Республике Беларусь : [10 января 2014 г. № 129-З : принят Палатой представителей 16 декабря 2013 г. : одобрен Советом Республики 19 декабря 2013 г.]. – Минск : Белтаможсервис, 2014. – 251 с.
5. Закон Республики Беларусь О транспортно-экспедиционной деятельности от 13 июня 2006 г. № 124-З // Kodeksy-by.com [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://kodeksy-by.com/o_transportno-ekspeditsionnoj_deyatelnosti.htm. – Дата доступа: 05.05.2021.
6. Закон Республики Беларусь Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках от 14 августа 2007 г. № 278-З // Kodeksy-by.com [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://kodeksy-by.com/zakon_rb_ob_avtomobil_nom_transporte_i_avtomobil_nyh_perevozkah.htm. – Дата доступа: 01.05.2021.
7. Закон Республики Беларусь Об основах транспортной деятельности от 5 мая 1998 г. № 140-З // Kodeksy-by.com [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://kodeksy-by.com/zakon_rb_ob_osnovah_transportnoj_deyatelnosti.htm. – Дата доступа: 30.04.2021.
8. Как менялась географическая и товарная структура мировой торговли? / Общественная география современного мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://files.school-collection.edu.ru/dlrstore/00000c51-1000-4ddd-517d-3600483aebf5/06-5-3.htm>. – Дата доступа: 17.03.2021.
9. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях : [принят Палатой представителей 18 декабря 2020 г. : одобрен Советом Республики 18 декабря 2020 г.]. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных

правонарушениях : [принят Палатой представителей 18 декабря 2020 г. : одобрен Советом Республики 18 декабря 2020 г. : к сборнику в целом]: вводятся в действие с 1 марта 2021 г. – Минск : Национальный центр правовой информации Республики Беларусь, 2021. – 511 с.

10. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_4190/. – Дата доступа: 04.03.2021.

11. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика : учебное пособие / В. Н. Гончаров [и др.] ; под общ. ред. В. Н. Гончарова. – Минск : Мисанта, 2015. – 464 с.

12. Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>. – Дата доступа: 03.03.2021.

13. Логистические тренды 2020-2021 года: жизнь после пандемии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://seanews.ru/2020/05/29/ru-logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-zhizn-posle-pandemii/>. – Дата доступа: 17.03.2021.

14. Основные направления развития «Единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности // Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/Pages/mdsw.aspx. – Дата доступа: 12.05.2021.

15. «Пандемия ускорила развитие логистической отрасли» : интервью с генеральным директором ГК «Деловые Линии» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/news/5f9c11b67a8aa9c8aa5f88be>. – Дата доступа: 13.03.2021.

16. Правила автомобильных перевозок грузов : [утверждено Советом Министров Республики Беларусь 30.06.08 : с изменениями от 07.03.18] / Совет Министров Республики Беларусь. – Минск : Энергопресс, 2018. – 185 с.

17. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 13 декабря 2017 г. N 170 "О некоторых вопросах применения таможенной процедуры таможенного транзита" // Альта-Софт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.altar.ru/tamdoc/17kr0170/>. – Дата доступа: 01.05.2021.

18. Стратегия развития таможенных органов на 2021-2025 годы и прогнозный период до 2030 года // Таможенные органы Республики Беларусь

[Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.customs.gov.by/ru/strategija_razvitiya-ru/. – Дата доступа: 12.05.2021.

19. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Москва : Проспект, 2018 . – 512 с.

20. Таранов, М.В. Таможенная логистика: учеб.-метод. пособие / М. В. Таранов. – Минск: БГУ, 2011. – 75 с.

21. Тренд на онлайн: логистика во время пандемии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://1prime.ru/business/20201111/832302102.html>. – Дата доступа: 13.03.2021.

22. Трифунтов, А. И. Управление цепями поставок : учебное пособие для магистрантов учреждений высшего образования по специальности "Логистика" / А. И. Трифунтов, В. И. Маргунова. – Минск : Вышэйшая школа, 2018. – 221 с.

23. Закон Республики Беларусь от 23.06.2008 N 359-3 "О присоединении Республики Беларусь к Протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)" // Левоневский Валерий Станиславович [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic14/text906.htm>. – Дата доступа: 12.05.2021.

24. A One-Two Punch: The U.K. Grapples With the Pandemic and Brexit // Supply Chain Brain [Electronic resource]. Mode of access: <https://www.supplychainbrain.com/articles/32737-a-one-two-punch-the-uk-grapples-with-the-pandemic-and-brexite>. – Date of access: 06.03.2021.

25. Banton, C. Just in Case (JIC) / Caroline Banton // Investopedia [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.investopedia.com/terms/j/jic.asp>. – Date of access: 13.03.2021.

26. CEIC Data [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.ceicdata.com/en/china/cntl-logistics-prosperity-indexlpi>. – Date of access: 09.03.2021.

27. Chand, S. 5 Major Current Trends in Foreign Trade / Smriti Chand // Your Article Library [Electronic resource]. – <https://www.yourarticlelibrary.com/foreign-trade/5-major-current-trends-in-foreign-trade/5896>. – Date of access: 19.03.2021.

28. China Logistics Prosperity Index // Fung Business Intelligence Global Sourcing [Электронный ресурс]. – Mode of access: <https://www.fungscholars.org/wp-content/uploads/2018/11/China-Logistics-Prosperity-Index-NOV-18.pdf>. – Date of access: 04.03.2021.

29. China's logistics development trends in the post COVID-19 era / Liu W. et al. // International Journal of Logistics Research and Applications. – 2020. – С. 1–

- 12 [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13675567.2020.1837760?needAccess=true&>. – Date of access: 04.03.2021.
30. Ease of Doing Business rankings // The World Bank Group [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.doingbusiness.org/en/rankings>. – Date of access: 03.04.2021.
31. European Logistics Outlook [Electronic resource]. – Mode of access: https://www.savills.com/research_articles/255800/304273-0. Date of access: 12.03.2021.
32. Global logistics industry costs in 2019, by region [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.statista.com/statistics/943492/global-logistics-industry-costs-by-region/>. – Date of access: 25.02.2021.
33. Global logistics market worth \$6,6T in 2019, remains robust report [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.portcalls.com/global-logistics-market-worth-6-6t-in-2019-remains-robust-report/>. – Date of access: 23.02.2021.
34. Global trade growth loses momentum as trade tensions persist [Electronic resource]. – Mode of access: https://www.wto.org/english/news_e/pres19_e/pr837_e.htm. – Date of access: 09.02.2021.
35. Global Trade Update [Electronic resource]. – Mode of access: https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2020d4_en.pdf. – Date of access: 02.03.2021.
36. Impact of Brexit on Logistics Companies and Suppliers // International Forwarding Association [Electronic resource]. – Mode of access: <https://ifa-forwarding.net/blog/news/impact-of-brexit-on-logistics-companies-and-suppliers/>. – Date of access: 03.04.2021.
37. Is Logistics the Same as Supply Chain Management? // Michigan State University [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.michiganstateuniversityonline.com/resources/supply-chain/is-logistics-the-same-as-supply-chain-management/>. – Date of access: 25.03.2021.
38. Key Transport Statistics 2019 Data // International Transport Forum [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics-2020.pdf>. – Date of access: 13.02.2021.
39. Maiden, T. How big is the logistics industry? / Todd Maiden // FreightWaves [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.freightwaves.com/news/how-big-is-the-logistics-industry>. – Date of access: 20.03.2021.

40. Monjardino, P. Tools for a better future in Customs & Logistics / Pedro Monjardino [Electronic resource]. – Mode of access: <https://furtherafrica.com/2020/11/26/tools-for-a-better-future-in-customs-logistics/>. – Date of access: 10.04.2021.
41. Review of Maritime Transport 2019 // United Nations Conference on Trade and Development [Electronic resource]. – Mode of access: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf. – Date of access: 22.02.2021.
42. The Word Bank [Electronic resource]. – Mode of access: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1>. – Date of access: 15.02.2021.
43. Third-party Logistics (3PL) Market // Allied Market Research [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.alliedmarketresearch.com/3PL-market#:~:text=The%20global%20third%2Dparty%20logistics,7.1%25%20from%202020%20to%202027>. – Date of access: 21.03.2021.
44. Third-party logistics (3pl) market overview 2027 // Valuates Reports [Electronic resource]. – Mode of access: <https://reports.valuates.com/market-reports/ALLI-Auto-2E303/third-party-logistics-3pl>. – Date of access: 23.03.2021.
45. Trade set to plunge as COVID-19 pandemic upends global economy [Electronic resource]. – Mode of access: https://www.wto.org/english/news_e/pres20_e/pr855_e.htm. – Date of access: 27.02.2021.
46. Trade shows signs of rebound from COVID-19, recovery still uncertain [Electronic resource]. – Mode of access: https://www.wto.org/english/news_e/pres20_e/pr862_e.htm#:~:text=World%20mercandise%20trade%20volume%20is,below%20the%20pre%2Dcrisis%20trend. – Date of access: 02.03.2021.
47. TrendEconomy : мировой экспорт/импорт товаров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://trendeconomy.ru/data/commodity_h2/TOTAL. – Дата доступа: 08.02.2021.
48. Trends in global export value of trade in goods from 1950 to 2020 [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.statista.com/statistics/264682/worldwide-export-volume-in-the-trade-since-1950/>. – Date of access: 12.02.2021.
49. World trade and GDP, 2019-20 // World Trade Statistical Review 2020 [Electronic resource]. – Mode of access: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2020_e/wts2020chapter03_e.pdf – Date of access: 08.02.2021.

50. WTO lowers trade forecast as tensions unsettle global economy
[Electronic resource]. – Mode of access:
https://www.wto.org/english/news_e/pres19_e/pr840_e.htm. – Date of access:
10.02.2021.