

торговые сети, как «ProStore», «Алми», «Виталнор» и др. К осени 2024 года планируется проведение бесконтактных операций в устройствах самообслуживания, в первую очередь в банкоматах. Снятие денег станет возможным с помощью смартфона. До 2025 года кешбек от покупок увеличится с 5 % до 10 %, оплатить бонусами будет возможно до 30 % стоимости покупок.

Одним из направлений совершенствования проведения бесконтактных мобильных платежей в Беларуси является расширение возможностей по использованию QR-кода – его предлагает сервис e-Pos: оплата идет банковской картой через ЕРИП путем получения счета в виде QR-кода. Данный сервис позволит уменьшить затраты на оснащение торговых точек оборудованием для приема безналичных платежей.

В сравнении с Республикой Беларусь, аналогичный сервис в зарубежных странах имеет более продвинутый функционал. В связи с этим предлагается его расширение и в нашей стране, в том числе, наращивая долю пользователей данной платежной системы. По нашему мнению, банкам Республики Беларусь необходимо внедрить облачную технологию НСЕ. С ее помощью банк сможет выпускать виртуальные аналоги кредитных и дебетовых карт специально для смартфонов. Вся финансовая информация будет храниться на удаленных серверах банка в защищенном виде. Данное направление уже активно используется в Российской Федерации. Принятие зарубежного опыта позволит улучшить и расширить возможности отечественной бесконтактной платежной системы.

Таким образом, в данной работе были исследованы бесконтактные системы оплаты: платежные кошельки и системы оплаты с помощью QR-кодов; выявлены проблемы и перспективы внедрения технологии Белкарт Рау, а также пути ее совершенствования, что расширит возможности осуществления бесконтактных платежей в Республике Беларусь. Функционирование данного платежного сервиса минимизирует геополитические риски, тем самым содействует обеспечению платежного суверенитета страны.

#### **Библиографические ссылки**

1. Платежная система Республики Беларусь. Общие сведения [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nbrb.by/payment> (дата обращения: 27.03.2024).
2. Банковский процессинговый центр [Электронный ресурс]. URL: <https://www.npc.by> (дата обращения: 30.03.2024).
3. Банковский процессинговый центр прогнозирует рост популярности бесконтактных платежей [Электронный ресурс] / Банковский процессинговый центр. URL: <https://www.npc.by/about/news/bankovskiyprotsessingovytsentrpognoziruuet-rost-populyarnosti-beskontaktnykhplatezhey/> (дата обращения: 30.04.2024).

УДК 330

## **ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СТРАН-ЧЛЕНОВ ЕАЭС С КИТАЕМ НА РЫНКЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ**

**И. В. Сокол<sup>1)</sup>, Е. Г. Господарик<sup>2)</sup>**

<sup>1)</sup> студентка, *Белорусский государственный университет, г. Минск, Беларусь, e-mail: iirasokol@yandex.ru*

<sup>2)</sup> кандидат экономических наук, доцент, *Белорусский государственный университет, экономический факультет, г. Минск, Беларусь, e-mail: gospodarik@bsu.by*

В работе анализируется экономическое сотрудничество стран-членов ЕАЭС с Китаем на рынке электромобилей, исследуются ключевые аспекты взаимодействия, включая объем продаж и

особенности функционирования рынков сбыта. Освещены стратегии адаптации стран ЕАЭС к быстрорастущему сектору. Результаты показывают значительные перспективы для углубления дальнейшего сотрудничества, способствующего технологическому развитию и экологической устойчивости региона.

**Ключевые слова:** Торговля; ЕАЭС; Китай; рынок электромобилей.

## ECONOMIC COOPERATION OF EURASIAN ECONOMIC UNION MEMBER STATES WITH CHINA IN THE ELECTRIC VEHICLE MARKET

I. V. Sokol<sup>1)</sup>, E. G. Gospodarik<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> student, Belarusian State University, Minsk, Belarus, e-mail: iirasokol@yandex.ru

<sup>2)</sup> PhD in economics, associate professor, Belarusian State University, faculty of economics, Minsk, Belarus, e-mail: gospodarik@bsu.by

The paper analyzes the economic cooperation of EAEU member countries with China in the electric vehicle market, examining key aspects of interaction, including sales volume and specific features of the sales markets. Strategies for EAEU countries to adapt to the fast-growing sector are highlighted. The results show significant prospects for deepening further cooperation, contributing to the technological development and environmental sustainability of the region.

**Keywords:** Trade; EAEU; China; electric car market.

Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и Китайской Народной Республикой было подписано 17 мая 2018 г и вступило в силу 25 октября 2019 г. Ожидается, что реализация достигнутых в Соглашении договоренностей отразится не только на росте торговли между ЕАЭС и КНР в объеме и стоимостном выражении, но и окажет содействие развитию совместных проектов по производству и распределению товаров [1].

Рассмотрим основные показатели внешней торговли ЕАЭС с Китаем. По итогам 2021 г, экспорт, импорт и общий товарооборот между ЕАЭС и Китаем вырос на 30 % по сравнению с 2020 годом. По данным ЕЭК, Китай на 2021 г занимал первое место по внешнеторговым партнерам ЕАЭС, составляя 19,7 % от внешнего оборота ЕАЭС. При этом ЕАЭС занимает лишь восьмое место среди партнеров Китая, принося 3 % внешнеторгового оборота Китаю [2].

Рассмотрим текущую ситуацию, особенности и перспективы торговых отношений ЕАЭС с Китаем в сфере автомобильных продаж, так как данный аспект имеет наибольшую долю в импорте из Китая. В связи с возрастающей актуальностью электромобилей на общем рынке транспортных средств, а также увеличением числа китайских производителей электромобилей, остановимся именно на анализе экономических отношений между странами ЕАЭС и Китаем в сфере поставок и продаж электромобилей.

Существующая в эпоху глобальной декарбонизации тенденция перехода на альтернативные источники энергии затронула практически все сферы жизни человека, транспорт не стал исключением. Сегодня на рынках электромобилей наблюдается экспоненциальный рост: в 2022 г продажи составили 10,25 млн автомобилей. 14 % всех проданных новых автомобилей были электрическими по сравнению с примерно 9 % в 2021 г и менее 5 % в 2020 г [3].

Рынок электромобилей становится все более конкурентным. Растущее число новых участников рынка, в первую очередь из Китая, предлагает более доступные модели. Лидирующие позиции на мировой рынке занимают американская компания Tesla и китайский производитель BYD.

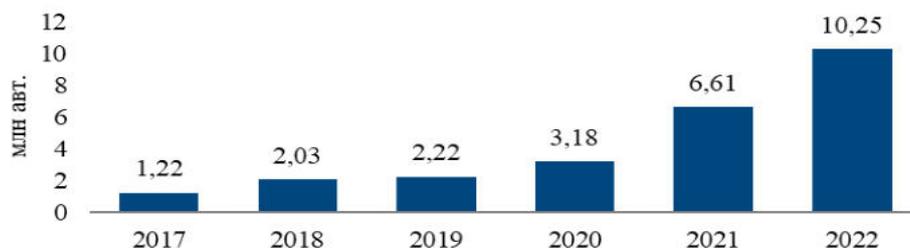


Рис. 1. Динамика продаж электромобилей в мире

На данный момент в Беларуси существуют следующие меры стимулирования приобретения и использования электромобилей: освобождение от уплаты государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении до конца 2025 г; предоставление права на применение инвестиционного вычета юридическим лицам, осуществляющим приобретение и эксплуатацию электромобилей; предоставление физическим лицам, приобретшим электромобили на территории Республики Беларусь, права на возврат уплаченной при приобретении электромобиля суммы налога на добавленную стоимость.

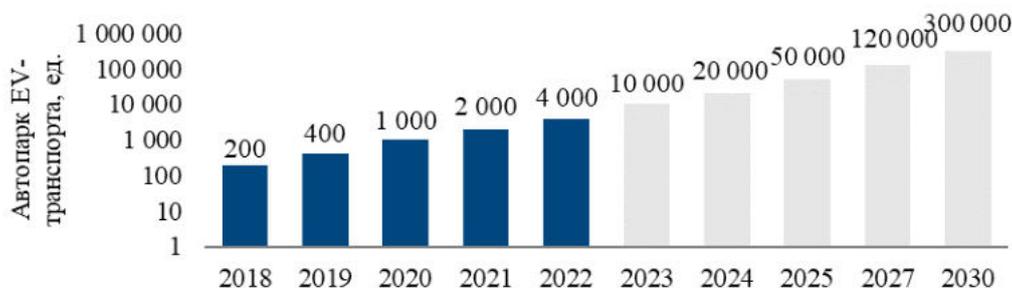


Рис. 2. Автопарк электромобилей в Республике Беларусь в 2018–2022 гг., прогноз на 2023–2030 гг.

В Беларуси общая численность электромобилей по данным на октябрь 2023 г составила около 6,5 тыс. авто и, по оценкам, к концу года выросла до 10 тыс. единиц [4]. Если анализировать графики роста рынка электромобилей, белорусский рынок находится в точке резкого ускорения. Согласно расчетам, к 2030 г число электромобилей в Беларуси превысит 300 тыс. единиц [5]. Развитие рынка электротранспорта тесно сопряжено с рынком инфраструктуры.

Особенностью белорусского рынка до 2023 г был ввоз большей части электромобилей в частном порядке. При этом, в 2023-2024 гг. с увеличением количества официально представленных марок прогнозируется значительный рост продаж электромобилей официальными дилерами. Сфера электромобилей в России стремительно развивается, выходя на рекордные для данного рынка значения.

За исследуемый период продажи электромобилей в Российской Федерации перманентно увеличивались. С 2018 г по 2022 г рост происходил значительными темпами. При этом, 2023 г отличается наиболее существенным приростом продаж новых электромобилей в стране – за год в России было реализовано почти в 5 раз больше автомобилей, чем за аналогичный период прошлого года [6]. В 2023 г в топ продаж вошли именно китайские бренды.

Несмотря на растущий спрос на электромобили, продавцы из стран-членов ЕАЭС сталкиваются с рядом ограничений при осуществлении торговли по причине того, что крупнейшие китайские производители в силу вторичных санкций, наложенных на страны,

не хотят давать компаниям официальные статусы. По этой причине происходит ограничение по официальным поставкам автомобилей, запчастей, русифицированных авто, мануалов и других составляющих. Белорусские таможенные органы могут давать разрешение на ввоз электромобилей компаниям без статуса официального дилера, если имеет место полное соответствие требованиям белорусским стандартам, что проверяется соответствующими органами спецификации.

Для ввоза запчастей на электромобили необходим определенный документ – декларация соответствия. Белорусская компания может воспользоваться двумя вариантами получения данной декларации. Во-первых, соответствующий документ может передать имеющая декларацию соответствия компания из стран-членов ЕАЭС на территорию Беларуси для дальнейшего использования. Действие документа продолжается год.

При невозможности получения сертификата соответствия, белорусская компания все же может закупить зачасти в Китае и ввести их на территорию страны. Таможня при этом запрашивает документ, который на данный момент отсутствует у компании, но она обязуется его предоставить. Во время отсутствия документа компания не имеет права реализовывать имеющиеся запчасти, однако таможня пропускает их ввоз на территорию страны. Запчасти передаются в орган по сертификации. Их забирают на три месяца, проверяют и тестируют, и после этого дают сертификат соответствия – документ, подтверждающий и разрешающий безопасное использование запчастей автомобилей. Данный документ является общим на всей территории ЕАЭС по причине наличия общей таможенной зоны.

Несмотря на наличие наложенных санкций на Республику Беларусь и другие страны-члены ЕАЭС, Китай не боится продавать машины напрямую на белорусский рынок, так как имеют место быть лишь вторичные санкции, а не первичные, чего не скажешь о российском рынке.

Для удовлетворения спроса на российском рынке автомобили из Китая поставлялись путем параллельного импорта через территории других стран-членов ЕАЭС. До 1 апреля 2024 г поставки электромобилей в Россию через другие проводились следующим образом. Автомобили закупались в Китае, и заезжали напрямую в одну из стран ЕАЭС (кроме России). Проходил процесс таможенной очистки, в результате которого страна-импортер получала поступления в казну (таможенная пошлина, утилизационный сбор). После чего автомобили выезжали на территорию России. 1 апреля было введено ограничение по ввозу электромобилей в Российскую Федерацию из стран-членов ЕАЭС, прошедших таможенную очистку в этих странах. Причиной послужило занижение таможенной стоимости электромобилей в странах ЕАЭС.

После введения ограничений на повторную растаможку электромобили из Китая стали завозиться другим образом. Китайские поставщики все еще опасаются прямых поставок на Российскую Федерацию. По этой причине в логистических документах страной получателем должна быть отражена любая другая страна ЕАЭС (кроме России). Электромобиль доставляется на таможенный склад указанной в документах страны и переправляется от туда без прохождения таможенной очистки на территорию Российской Федерации.

Таким образом, двустороннее торговое сотрудничество демонстрирует значительный потенциал для обеих сторон, учитывая активные шаги Китая по расширению своего присутствия на глобальном рынке электротранспорта и стремление стран ЕАЭС к модернизации своих транспортных систем и сокращению экологического воздействия. Китай, будучи одним из лидеров в производстве электромобилей, предлагает странам ЕАЭС не только готовые продукты, но и технологии, оборудование, а также инвестиции в развитие соответствующей инфраструктуры. Однако существуют определенные вызовы, включая санкции, которые приводят к необходимости согласования технических стандартов, решения вопросов таможенного регулирования и защиты прав интеллектуальной собствен-

сти. Несмотря на это, партнерские отношения между странами ЕАЭС и Китаем стремятся перебороть данные ограничения с целью осуществления беспрепятственной торговли, которая приносит существенные выгоды обеим сторонам.

### Библиографические ссылки

1. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС и КНР [Электронный ресурс]. URL: <https://eec.eaeunion.org/news> (дата обращения: 06.05.2024).
2. Статистические данные. Внешняя торговля ЕАЭС с Китаем [Электронный ресурс]. URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/718/EAES\\_Kitay.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/718/EAES_Kitay.pdf) (дата обращения: 06.05.2024).
3. Статистический портал «Statista». Динамика продаж электромобилей в мире [Электронный ресурс]. URL: <https://www.statista.com/> (дата обращения: 07.05.2024).
4. Автомобильная ассоциация «БАА». Статистика [Электронный ресурс]. URL: <https://auto-baa.by/> (дата обращения: 07.05.2024).
5. ПО «Белоруснефть». Статистика [Электронный ресурс]. URL: <https://www.belorusneft.by/> (дата обращения: 08.05.2024).
6. Отчет. Аналитическое агентство «АВТОСТАТ» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения: 26.05.2024).
7. *Господарик, Е. Г., Дутин С. Р., Королева А. А.* Евразийский экономический союз: экономика, торговля, логистика в условиях санкций // *Банкаўскі веснік*. 2023. № 8/721. С. 34–40. УДК 338.22.021.2

## НЕБАНКОВСКОЕ ФИНАНСОВОЕ ПОСРЕДНИЧЕСТВО: ВОПРОСЫ ИЗМЕРЕНИЯ

**Л. И. Стефанович<sup>1)</sup>, Н. Л. Мирончик<sup>2)</sup>**

<sup>1)</sup> *доктор экономических наук, профессор, Белорусский государственный университет, г. Минск, Беларусь, e-mail: L.Stefanovich@tut.by*

<sup>2)</sup> *кандидат экономических наук, Белорусский государственный экономический университет, г. Минск, Беларусь, e-mail: nmironchik@gmail.com*

В Беларуси постепенно увеличиваются масштабы небанковского финансового посредничества. Поскольку такое посредничество может породить теневой банкинг, который повышает системные риски для финансовой стабильности и регуляторный арбитраж, авторы предлагают учитывать рекомендации Совета по финансовой стабильности (СФС) по измерению и оценке небанковского финансового посредничества для целей макропруденциальной политики.

**Ключевые слова:** небанковское финансовое посредничество; теневой банкинг; финансовая статистика; финансовая стабильность; макропруденциальная политика.

## NON-BANKING FINANCIAL INTERMEDIATION: MEASUREMENT ISSUES

**L. I. Stefanovich<sup>1)</sup>, N. L. Mironchik<sup>2)</sup>**

<sup>1)</sup> *doctor of economics, professor, Belarusian State University, Minsk, Belarus, e-mail: L.Stefanovich@tut.by*

<sup>2)</sup> *PhD in economics, Belarus State Economic University, Minsk, Belarus, e-mail: nmironchik@gmail.com*

The scale of non-banking financial intermediation is gradually increasing in Belarus. Since such intermediation can give rise to shadow banking, which increases systemic risks to financial stability and regulatory arbitrage, the authors propose to take into account the recommendations of the Financial