



**THE COLLECTION OF
SCIENTIFIC PAPERS**
*of the II-nd Republican Youth
Scientific-practical Conference*
“i-Customs.by”
Minsk, 3 May 2019

СБОРНИК НАУЧНЫХ СТАТЕЙ
*II Республиканской молодежной
научно-практической
конференции*
“i-Customs.by”
Минск, 3 мая 2019 года

В настоящем сборнике представлены статьи II Республиканской молодежной научно-практической конференция «i-Customs.by». Статьи посвящены актуальным теоретическим и научно-практическим вопросам таможенного, инвестиционного регулирования, пограничной безопасности и международной торговли, а также, проблемам государственного регулирования экономики. Все работы опубликованы в авторском издании. Ответственность за точность котировок, имен, названий и другой информации, а также за соблюдение законов об интеллектуальной собственности несут авторы опубликованных материалов.

Сборник статей предназначен для работников государственных органов, руководителей и специалистов правоохранительной деятельности, будет полезен для ученых, преподавателей высших учебных учреждений, аспирантов, магистрантов, студентов таможенных, экономических специальностей, и слушателей системы переподготовки и повышения квалификации кадров пограничных и таможенных органов.

In the present digest of articles the materials of the II Republican Youth Scientific-practical Conference “i-Customs.by” are presented. The topics of articles are related to current theoretical and practical issues of Customs regulation, border security and international trade. All works are published in the author's edition. Responsibility for the accuracy of quotations, names, titles and other information, as well as for compliance with laws on intellectual property are borne by the authors of the published materials.

The collection of articles is intended for employees of state bodies, managers and law enforcement specialists, it will be useful for scientists, teachers of higher educational institutions, graduate students, undergraduates, students of customs, economic specialties, and students of the system of retraining and advanced training of personnel of border and customs authorities.

Составитель: Червинский В.Л.

© БНТУ, 2019

CONTENTS СОДЕРЖАНИЕ

BELARUSIAN NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY	8
БЕЛОРУССКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ	8
Voinilko Valery Alexsandrovich. <i>International economic integration of the Republic of Belarus at the macro level</i>	8
Войнилко Валерий Александрович. <i>Международная экономическая интеграция Республики Беларусь на макроуровне</i>	12
Dabryian Khristina Nickolaevna. <i>Economic sanctions and their impact on the activities of the Customs authorities of the Republic of Belarus and the Russian Federation</i>	17
Добриян Кристина Николаевна. <i>Экономические санкции и их влияние на деятельность таможенных органов Республики Беларусь и Российской Федерации</i>	21
Zhevlakova Anastasia Yuryevna. <i>Economic regulation measures as a tool to protect domestic market from unfair competition</i>	27
Жевлакова Анастасия Юрьевна. <i>Меры экономического регулирования как инструмент защиты внутреннего рынка от недобросовестной конкуренции</i>	31
Zyuzko Darya Andreevna. <i>«Single Window» System and its Implementation in the Eurasian Economic Union</i>	37
Зюзько Дарья Андреевна. <i>Механизм «Единого окна» и его реализация в Евразийском экономическом союзе</i>	41

Pankov Nikolay Nikolaevich. <i>On the issue of improving the mechanism of increasing the investment attractiveness of the country by improving the investment legislation in the Republic of Belarus</i>	47
Панков Николай Николаевич. <i>К вопросу совершенствования механизма повышения инвестиционной привлекательности страны путем совершенствования инвестиционного законодательства в Республике Беларусь</i>	49
Podrebinkina Anna Vladimirovna. <i>Improvement of technical means of customs control</i>	54
Подребинкина Анна Владимировна. <i>Совершенствование технических средств таможенного контроля</i>	56
Svirskaya Maria Andreevna, Tolstaya Maria Igorevna. <i>Ways of development of Customs service of the Republic of Belarus and U.S. CBP</i>	61
Свирская Мария Андреевна, Толстая Мария Игоревна. <i>Направления развития таможенных служб Республики Беларусь и США</i>	65
Slobodnik Kristina Vladimirovna. <i>Capacity building: WCO's experience</i>	71
Слободник Кристина Владимировна. <i>Наращивание потенциала: опыт ВТамО</i>	75
Sholomitskaya Elena Valerievna. <i>Customs representatives in customs clearance</i>	79
Шоломицкая Елена Валерьевна. <i>Таможенное представительство в таможенном оформлении</i>	81
Shcherbakova Ekaterina Olegovna. <i>Risk processes in modern society</i>	86

Щербачова Екатерина Олеговна. <i>Рискогенные процессы в современном обществе</i>	89
BELARUSIAN STATE UNIVERSITY	95
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ	95
Matseiko Margarita Ivanovna. <i>Digital transformation of transport and logistics processes</i>	95
Матейко Маргарита Ивановна. <i>Цифровая трансформация транспортно-логистических процессов</i>	98
Prakapovich Tatsiana Aleksandrovna. <i>Modernized institution of the AEO in the Eurasian Economic Union: the experience of the Republic of Belarus and the prospects for Mutual Recognition</i>	103
Прокапович Татьяна Александровна. <i>Модернизированный институт УЭО в Евразийском экономическом союзе: опыт Республики Беларусь и перспективы взаимного признания</i>	108
BELARUSIAN STATE UNIVERSITY OF TRANSPORT	114
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА.....	114
Bukavnyova Nadezhda Igorevna. <i>Electronic seals as a tool of digitalization of customs transit</i>	114
Букавнёва Надежда Игоревна. <i>Электронные навигационные пломбы как инструмент цифровизации транзита</i>	119
Kovalevich Ksenia. <i>Waiting area – is a tool to reduce queues at the border and improve security in the border area</i>	126

Ковалевич Ксения. <i>Зона ожидания – инструмент сокращения очередей на границе и повышения безопасности в пограничной зоне</i>	130
YANKA KUPALA STATE UNIVERSITY OF GRODNO	136
ГРОДНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ ЯНКИ КУПАЛЫ.....	136
Lomat Anastasiya Vyacheslavovna. <i>The use of modern technology for the modernization of customs</i>	136
Ломать Анастасия Вячеславовна. <i>Использование современных технологий для модернизации таможни</i> ...	140
INSTITUTE OF BORDER SERVICE OF THE REPUBLIC OF BELARUS.....	146
ИНСТИТУТ ПОГРАНИЧНОЙ СЛУЖБЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.....	146
Butoreva Vasilina Sergeevna. <i>Implementation of the Concept of Integrated Management of the State Border of the Republic of Belarus</i>	146
Буторева Василина Сергеевна. <i>Реализация Концепции Интегрированного управления Государственной границы Республики Беларусь</i>	150
UNIVERSITY OF CIVIL PROTECTION OF THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS.....	155
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ ЗАЩИТЫ МИНИСТЕРСТВА ПО ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.....	155
Nazarchuk Maksim Aleksandrovich. <i>Transboundary Catastrophe Management: International & National standards</i>	155

Назарчук Максим Александрович. <i>Трансграничное управление катастрофами: международные и национальные стандарты</i>	159
--	-----

**BELARUSIAN NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY
БЕЛОРУССКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

Voinilko Valery Aleksandrovich. *International economic integration of the Republic of Belarus at the macro level*

The research advisor: Veremeychik Olga Valerevna, PhD in
Pedagogy, Associate Professor

In the modern world, the state of the national economy of each country depends not only on its ability to organize economic activities within its borders, but also on proper interaction with other countries. Nowadays it has become much easier to cooperate, largely due to scientific and technological progress. International collaboration contributes to the facilitation, simplification and at the same time the modernization of many processes and operations. The advantages of mutually beneficial cooperation bring tangible benefits to states and encourage them to work together with other countries, and further to their commitment to integration trends.

International economic integration is a complex of economic relations of cooperation of countries in various fields of activity, which is characterized by deep interpenetration of economies and leads to long-term technical, technological and economic interdependence.¹

To date, there are several forms of economic integration, representing a certain degree of association:²

1. Free Trade Zone;
2. Customs Union;
3. Common Market;
4. Economic Union;
5. Full economic integration.

¹ Мисько, О. Н. Международная экономическая интеграция [Текст]: учебное пособие / О. Н. Мисько. – СПб: Университет ИТМО, 2015. – 174 с.

² Balassa, B. The Theory of Economic Integration (Routledge Revivals)/B. Balassa. – London, 1961. – 304 p.

Within the free trade zone, tariffs and quantitative restrictions between the participating countries are eliminated. However, tariffs in relation to third countries that have not joined the free trade zone are set by each participating state independently.

The creation of a Customs union implies the suppression of discrimination in the movement of goods within the union and the agreed setting of tariffs in trade in relation to third countries that are not members of this union.

Within the territory of the common market, all agreements reached under the free trade zone and the Customs union are maintained, as well as the free movement of production factors.

Within the framework of the economic union, an agreement on the socio-economic and monetary policies among the members of the union appears. It is designed to avoid inconsistencies and disagreements.

Full economic integration implies unification of monetary, fiscal and social policies. It includes the observance of all the above stages of integration and involves the creation of a supranational body. The decisions of this body are binding for all Member States.

One of the key integration associations in which the Republic of Belarus is a Member state is the Eurasian Economic Union. It is the next stage of the process of regional economic integration after the three countries established the Customs Union and the Common Economic Space.³

The Eurasian Economic Union is a common space where freedom of movement of goods, services, capital and labor is ensured, as well as the implementation by countries of a coordinated, coordinated or uniform policy in sectors of the economy such as energy, industry, agriculture and transport. The agreement also creates a legislative basis for further

³ Шумский Н.Н. Региональные экономические объединения постсоветских государств: организационно-правовое обеспечение процессов интеграции / Н.Н. Шумский. – Минск: Беларусь. Наука, 2010. – 323 с.

harmonization of macroeconomic, monetary, trade, investment and tax policies.⁴

The participants in the Eurasian Economic Union are the Republic of Armenia, the Republic of Belarus, the Republic of Kazakhstan, the Kyrgyz Republic and the Russian Federation. Syria and Tunisia have announced their intention to join the Eurasian Economic Union, the proposal to accept Turkey into the Union was announced.

The management and coordination bodies of the Eurasian Economic Union are the Higher Eurasian Economic Council (a supranational body consisting of the heads of states of The Eurasian Economic Union members); Eurasian Economic Commission (permanent regulatory body of the Eurasian Economic Union). The competence of the Eurasian Economic Commission includes issues of international trade and Customs regulation.

The Eurasian Economic Union is one of the stages of the plan to strengthen economic ties between some states on the territory of the former USSR. In a sense, this can be viewed as the restoration of the once existing economic and technological chains, taking into account new, political and economic realities.

An important aspect of The Eurasian Economic Union activities has become the system of centralized distribution of Customs duties paid when crossing the borders of the Common Economic Space. Russia accounts for 85, 33% of the total; Kazakhstan receives 7.11%; Belarus - 4.55%; Kyrgyzstan - 1.9%; Armenia - 1.11%. In addition, The Eurasian Economic Union has a mechanism for coordinated collection and distribution of indirect taxes.

The Eurasian Economic Union has united states with a common past, including an economic one, but different present, first of all an economic one. Each of the former Soviet republics in the Soviet period had its own specialization, and during the years of independence there were many other changes associated

⁴ Точицкая, Кирхнер. Участие Беларуси в Евразийском Экономическом Союзе [Текст] // GET Belarus. – 2016.

with attempts to find their place in the world market and in the regional division of labor.

The main driving force of the Eurasian association in general and the Eurasian Economic Union in particular, has always remained the Russian Federation. The history of the integration processes of the last decades looks like a series of compromises between the influence of Russia and the interests of its neighbors. For example, Belarus has repeatedly stated that it is not the Eurasian Economic Union that is important in itself, but a single economic space with equal prices for oil and gas and the admission of enterprises of the Republic to Russian public procurement.

It should be noted that the agreements of the Eurasian Economic Union have many exceptions and clarifications, anti-dumping, protective and countervailing measures that do not allow talking about the general benefit and equal conditions for all participants in the organization. Practically each of the member states of the Eurasian Economic Union at certain times expressed its dissatisfaction with the contractual terms.

Despite the elimination of customs posts within the Eurasian Economic Union, border control between states remains. Also, at the internal borders, inspections by the sanitary control services continue. The practice of their work does not demonstrate any mutual trust or declared unity of approaches. An example of this is the “food wars” periodically arising between Russia and Belarus.

It is impossible to talk about achieving the goals declared at the conclusion of the Eurasian Economic Union, the internal trade turnover between the participants of the Eurasian Economic Union is falling. Special advantages for the economy compared with the period before the conclusion of agreements is also not observed. However, there is reason to believe that without an agreement on the Eurasian Economic Union, the situation would have looked even more depressing. Crisis in each individual economy could have a larger scale and depth. The presence in the Eurasian Economic Union gives many enterprises a comparative advantage in the intra-union market.

**Войнилко Валерий Александрович. *Международная
экономическая интеграция Республики Беларусь на
макроуровне***

Научный руководитель: Веремейчик Ольга Валерьевна,
кандидат пед. наук, доцент

В современном мире состояние национальной экономики каждой страны зависит не только от ее умения организовывать хозяйственную деятельность в пределах своих границ, но и от правильного взаимодействия с другими странами. На сегодняшний день сотрудничать стало гораздо проще в большей степени благодаря научно-техническому прогрессу. Он способствует ускорению, упрощению и в то же время модернизации многих процессов и операций. Преимущества взаимовыгодного сотрудничества приносят государствам ощутимую пользу и побуждают к совместной деятельности с другими странами, а в дальнейшем к их приверженности к интеграционным тенденциям.

Международная экономическая интеграция – это комплекс экономических отношений сотрудничества стран в различных сферах деятельности, который характеризуется глубоким взаимопроникновением экономик и ведет к долгосрочной технической, технологической и экономической взаимозависимости.⁵

На сегодняшний день выделяют несколько форм экономической интеграции, представляющих собой определенную степень объединения:⁶

1. Зона свободной торговли;
2. Таможенный союз;
3. Общий рынок;
4. Экономический союз;
5. Полная экономическая интеграция.

⁵ Мисько, О. Н. Международная экономическая интеграция [Текст]: учебное пособие / О. Н. Мисько. – СПб: Университет ИТМО, 2015. – 174 с.

⁶ Balassa, B. The Theory of Economic Integration (Routledge Revivals)/B. Balassa. – London, 1961. – 304 p.

В рамках зоны свободной торговли отменяются тарифы и количественные ограничения между участвующими странами. Однако тарифы по отношению к третьим странам, не присоединившимся к зоне свободной торговли, каждое государство-участник устанавливает самостоятельно.

Создание таможенного союза подразумевает пресечения дискриминации в сфере перемещения товаров в рамках союза и согласованное установление тарифов в торговле по отношению к третьим странам, не являющимися участниками данного союза.

В пределах территории общего рынка сохраняются все договоренности, достигнутые при зоне свободной торговли и таможенном союзе, а также разрешается свободное перемещение факторов производства.

В рамках экономического союза появляется согласование социально-экономической и валютной политики между членами союза. Оно предназначено для того, чтобы избежать несоответствий и разногласий.

Полная экономическая интеграция предполагает унификацию денежной, фискальной и социальной политик. Она включает в себя соблюдение всех вышеперечисленных этапов интеграции и подразумевает создание наднационального органа. Решения данного органа обязательны для всех государств-членов.

Одним из ключевых интеграционных объединений, в которые входит Республика Беларусь, является Евразийский экономический союз. Он является следующей стадией процесса региональной экономической интеграции после созданных тремя странами Таможенного союза и Единого экономического пространства.⁷

Евразийский экономический союз – это общее пространство, где обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведение

⁷ Шумский Н.Н. Региональные экономические объединения постсоветских государств: организационно-правовое обеспечение процессов интеграции / Н.Н. Шумский. – Минск: Беларусь. Наука, 2010. – 323 с.

странами скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики, таких как энергетика, промышленность, сельское хозяйство и транспорт. Договор также создает законодательную основу для дальнейшей гармонизации макроэкономической, монетарной, торговой, инвестиционной и налоговой политик.⁸

Участниками Евразийского экономического союза являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация. О намерении вступить в Евразийский экономический союз заявляли Сирия и Тунис, было озвучено предложение принять в состав Союза Турцию.

Органами управления и координации в Евразийском экономическом союзе выступают Высший евразийский экономический совет (наднациональный орган, состоящий из глав государств членов Евразийского экономического союза); Евразийская экономическая комиссия (постоянно действующий регулирующий орган Евразийского экономического союза). В компетенцию Евразийской экономической комиссии входят вопросы международной торговли и таможенного регулирования.

Евразийский экономический союз – один из этапов плана по укреплению экономических связей между некоторыми государствами на территории бывшего СССР. В определенном смысле это можно рассматривать как восстановление когда-то существовавших хозяйственных и технологических цепочек с учетом новых, политических и экономических реалий.

Важным аспектом деятельности Евразийского экономического союза стала система централизованного распределения таможенных пошлин уплачиваемых при пересечении границ Единого экономического пространства. На долю России приходится 85, 33% от общей суммы; Казахстан получает 7,11%; Беларусь – 4,55%; Кыргызстан –

⁸ Точицкая, Кирхнер. Участие Беларуси в Евразийском Экономическом Союзе [Текст] // GET Belarus. – 2016.

1,9%; Армения – 1,11%. Кроме того, в Евразийском экономическом союзе действует механизм согласованного взимания и распределения косвенных налогов.

Евразийский экономический союз объединил государства с общим прошлым, в том числе экономическим, но разным настоящим, в первую очередь экономическим. У каждой из бывших советских республик в советский период имела своя специализация, а в годы независимости произошло множество других изменений, связанных с попытками найти свое место на мировом рынке и в региональном разделении труда.

Основной движущей силой евразийского объединения вообще и Евразийского экономического союза в частности, всегда оставалась Российская Федерация. История интеграционных процессов последних десятилетий выглядит как череда компромиссов между влиянием России и интересами ее соседей. Например, Беларусь неоднократно заявляла, что ей важен не Евразийский экономический союз сам по себе, а единое экономическое пространство с равными ценами на нефть и газ и допуском предприятий Республики к российским госзакупкам.

Следует отметить, что соглашения Евразийского экономического союза имеют множество исключений и уточнений, антидемпинговых, защитных и компенсационных мер, не позволяющих говорить об общей выгоде и равных условия для всех участников организации. Практически каждое из государств-членов Евразийского экономического союза в определенные моменты выражало свое недовольство договорными условиями.

Несмотря на ликвидацию таможенных постов внутри Евразийского экономического союза, пограничный контроль между государствами сохраняется. Также на внутренних границах продолжают проверки службами санитарного контроля. Практика их работы не демонстрирует ни взаимного доверия, ни объявленного единства подходов. Пример тому – периодически возникающие между Россией и Беларусью «продовольственные войны».

Говорить о достижении декларируемых при заключении Евразийского экономического союза целей на данный момент невозможно, внутренний товарооборот между участниками Евразийского экономического союза падает. Особенных преимуществ для экономики по сравнению с периодом до заключения договоренностей также не наблюдается. Вместе с тем есть основания считать, что без соглашения о Евразийском экономическом союзе ситуация выглядела бы еще более удручающей. Кризисные явления в каждой отдельно взятой экономике могли бы иметь больший масштаб и глубину. Присутствие в Евразийском экономическом союзе дает многим предприятиям сравнительное преимущество на внутрисоюзном рынке.

Dabryian Khristina Nickolaevna. *Economic sanctions and their impact on the activities of the Customs authorities of the Republic of Belarus and the Russian Federation*

The research advisor: Veremeychik Olga Valeryevna, PhD in Pedagogics, Associate Professor

There are many definitions of the term "sanctions". For the first time, the British Royal Institute of International Relations gave a broader interpretation of international sanctions in 1938 defining them as actions taken by members of the international community against existing or threatening violations of law. Canadian Professor M. Doksy regards international sanctions as a punishment which is threaten to be imposed for non-compliance with international standards or international obligations by the addressee. Sanctions are any economic or financial prohibitions imposed on a particular country or its citizens with the alleged effect of disrupting trade and financial transactions relating to a specific recipient to achieve foreign policy goals⁹.

The most acute situation at the moment is around the economic sanctions imposed by the United States, the European Union and Ukraine against the Russian Federation because goods that are prohibited for importation are being smuggled by illegal means through Member states of the Union. A detailed list of prohibited goods is enshrined in the Resolution of the Government of the Russian Federation of August 7, 2014 № 778 «On measures to implement the decrees of the President of the Russian Federation of August 6, 2014 № 560, of June 24, 2015 № 320, of June 29, 2016 № 305, of June 30, 2017 № 293 and of July 12, 2018 № 420»¹⁰.

⁹ Malloy, M. P. *Economic Sanctions and Trade* / M. P. Malloy. – Boston : Little, Brown and Company, 2003. – 752 p.

¹⁰ О мерах по реализации указов Президента Российской Федерации от 6 августа 2014 г. № 560, от 24 июня 2015 г. № 320, от 29 июня 2016 г. № 305, от 30 июня 2017 г. № 293 и от 12 июля 2018 г. № 420 [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации, 7 августа 2014 г., № 778 // Система ГАРАНТ. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/70712500/#ixzz5kgexugkF>. – Дата доступа: 05.04.2019.

Sanctions are a political tool to protect the national interests of the country, to ensure its internal security, as well as to express an assessment of the government's domestic and foreign policy of another state. This is the reason for the vital goal of ensuring the effective functioning of the instrument. The role of customs authorities in comparison with other state bodies is especially important.

After the introduction of the trade embargo in 2014 the smuggling in sanctions goods became one of the most common Customs offences. Most often the goods prohibited for importation enter the Russian Federation through other Member states of the Union (the Republic of Belarus in particular) – a single Customs territory implies sufficiently transparent internal borders.

The Russian Federation has identified 793 cases of receipt of quarantine products with a total weight of more than 14.6 thousand tons using fake phytosanitary certificates of the country of origin. The total amount of sanctioned products destroyed as of August 2018 is estimated at 26 thousand tons, including 862 tons of livestock products and 24.9 thousand tons of plant products.

The Customs service of the Republic of Belarus was seized 21 thousand tons of goods and prevent them from movement towards Russia. As part of the prevention of the importation of sanctions goods about 2 million 300 thousand vehicles from the territory of Western European countries were subject to Customs control. About 4.7 thousand vehicles were returned.

The Russian side has repeatedly complained about the inefficiency of the Belarusian Customs but in numerical terms suppression of prohibited goods is more successful on the Belarusian part of the border. However, one cannot completely deny that Belarusian legal counterparties are not indirectly involved in the illegal transportation of goods. One of the criminal schemes was disclosed by the Federal Customs service. Using the system of professional analysis of markets and companies the department made a list of 29 Russian companies

supplying prohibited goods to the country. All companies had contracts with one of the three Belarusian suppliers – Beltamozhservis Republican Unitary Enterprise, Gaz Venture LLC or Globalkast LLC. The Federal Customs Service examined it's declarations for the compliance matter (they are registered by Rosaccreditation which certifies the quality of the products supplied). The audit disclosed that the company which had to obtain necessary certification presented samples of products illegally¹¹.

The current situation has revealed a white spot in the legislation of the Eurasian economic Union, there is an urgent need to create an official document defining the obligations of the parties. At the moment, the fight against sanctions goods in other Member States of the Union is based only on verbal agreements and promises between the heads of the relevant departments.

Under the auspices of the Federal Service for Veterinarian and Vegetation Sanitary Supervision the best programmers at the Federal Center for Animal Health have created a unique automated system «Mercury». It is one of the promising areas intended for electronic certification and ensuring traceability under state veterinary supervision during their production, turnover and movement on the territory of the Russian Federation¹². Control «from the field to the counter» is a principle proclaimed many years ago by the Food and Agriculture Organization of the United Nations and the International Epizootic Bureau. Today it's a crucial element in the mplementation of Customs control with regard to sanctioned goods.

Another potential solution to the problem of importation of sanctions goods is to increase punishment for such offences and crimes. The Ministry of Agriculture of the Russian Federation has already published a similar law.

¹¹ Таможня раскрыла крупнейшую схему ввоза санкционки [Электронный ресурс] // РосБизнесКонсалтинг. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/28/08/2017/596dc0779a7947392c2681f1?from=main>. – Дата доступа: 05.04.2019.

¹² Государственная информационная система в области ветеринарии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mercury.vetrif.ru/>. – Дата доступа: 05.04.2019.

The Customs authorities of the two countries regularly carry out raids, customs inspections, road patrols, but these measures are more preventive in nature, since they can not be used to monitor the entire volume of imported goods. The fight against sanctioned goods is also conducted at the level of the Eurasian Economic Commission. It is planned to create an information system that would provide an open access to the entire volume of declarations of the partner countries including the customs valuation.

One more promising approach is the end-to-end batch identifier which would allow to track the movement of each batch from the seller to the buyer. This identifier is a numerical designation, a unique code that will be altered after performing various operations and placing goods under other Customs procedures.

Recently, active negotiations at the level of departments have yielded results. The Federal Service for Veterinary and Vegetation Sanitary Supervision and the Main State Inspectorate for Seed Production, Quarantine and Plant Protection of the Republic of Belarus reported about the termination of the certification of fruit and vegetable products arriving from third countries and undergoing Customs operations on the territory of Belarus for its further re-export to Russia. This measure is undertaken exclusively to products that are included in the list of economic response measures and will last until the necessary measures will be taken to confirm the country of origin of products of third countries.

At the same time the prohibition doesn't prevent the import of plant products intended for use in Belarus. In order to exclude illegal deliveries of such goods the Belarusian side has started sending out requests to third countries with a request to clarify information on the production and export volume of fruits and vegetables to the Republic of Belarus.

Thus, it can be concluded that there has not been developed a single universal and highly effective way to combat the importation of sanctioned goods within the framework of the Eurasian Economic Union. Despite the tightening of

responsibility and control, the expansion of the range of prohibited products they are still entering the counter in large quantities. That is why this issue is one of the most important in the field of scientific research in Customs sphere. The Customs authorities need to expand the scope of interaction with other regulatory state bodies, strengthen information exchange with the border service which is authorized to carry out a certain inspection of goods coming from the allied states. There is also a need for an information system that provides access to data from the declarations of the member states of the Union. This will significantly improve the work of the Customs task forces to prevent the illegal importation of goods.

Добриян Кристина Николаевна. Экономические санкции и их влияние на деятельность таможенных органов Республики Беларусь и Российской Федерации

Научный руководитель: Веремейчик Ольга Валерьевна, к. пед. наук, доцент

Существует множество определений термина «санкция». Впервые более обширное толкование международным санкциям дал Британский королевский институт международных отношений в 1938 году, определяя их как действия, предпринимаемые членами международного сообщества против существующих или угрожающих нарушений права. Канадский профессор М. Докси считает, что международные санкции – это наказание, которое угрожают наложить или налагают, как объявленное последствие несоблюдения адресатом таких санкций международных стандартов либо международных обязательств. Санкции – любые введенные в отношении определенной страны экономические или финансовые запреты, налагаемые на страну-адресата или ее граждан, с предполагаемым эффектом в виде нарушения торговых и

финансовых операций, касающихся определенного адресата, для достижения внешнеполитических целей¹³.

Наиболее остро в данный момент складывается ситуация вокруг экономических санкций, введенных США, ЕС и Украиной в отношении Российской Федерации, так как запрещенные ко ввозу товары незаконным путем пытаются провезти через страны-члены Союза. Подробный список санкционных товаров закреплен в Постановлении Правительства РФ от 7 августа 2014 г. № 778 «О мерах по реализации указов Президента Российской Федерации от 6 августа 2014 г. № 560, от 24 июня 2015 г. № 320, от 29 июня 2016 г. № 305, от 30 июня 2017 г. № 293 и от 12 июля 2018 г. № 420»¹⁴.

Санкции являются политическим инструментом, позволяющим защитить национальные интересы страны, обеспечить ее внутреннюю безопасность, а также выразить оценку проводимой правительством внутренней и внешней политики другого государства. Именно это обуславливает такую жизненно важную цель, как обеспечение эффективного функционирования данного инструмента. Роль таможенных органов, по сравнению с другими государственными ведомствами, в контексте данной задачи особенно возрастает.

После введения торгового эмбарго в 2014 году, контрабанда санкционных товаров стала одним из самых распространенных таможенных преступлений. Чаще всего запрещенные ко ввозу товары попадают в Российскую Федерацию через другие страны-члены Союза (Республику Беларусь в особенности) – единая таможенная территория подразумевает достаточно прозрачные внутренние границы.

¹³ Malloy, M. P. *Economic Sanctions and Trade* / M. P. Malloy. – Boston : Little, Brown and Company, 2003. – 752 p.

¹⁴ О мерах по реализации указов Президента Российской Федерации от 6 августа 2014 г. № 560, от 24 июня 2015 г. № 320, от 29 июня 2016 г. № 305, от 30 июня 2017 г. № 293 и от 12 июля 2018 г. № 420 [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации, 7 августа 2014 г., № 778 // Система ГАРАНТ. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/70712500/#ixzz5kgexugkF>. – Дата доступа: 05.04.2019.

Со стороны Российской Федерации было выявлено 793 случая поступления подкарантинной продукции общим весом более 14,6 тыс. т по поддельным фитосанитарным сертификатам страны происхождения. Общий объем уничтоженной санкционной продукции по состоянию на август 2018 года оценивается в 26 тыс. т, в том числе 862 т – животноводческой продукции и 24,9 тыс. т – растительной.

Таможенной службой Республики Беларусь было изъято и не допущено к движению в сторону России 21 тыс. т товаров. В рамках предотвращения ввоза санкционных товаров был проведен контроль в отношении около 2 млн 300 тыс. транспортных средств, которые въезжали с территории стран Западной Европы. Из них 4,7 тыс. транспортных средств были возвращены.

Российская сторона не раз предъявляла претензии по поводу неэффективности работы белорусской таможни, однако в числовом выражении именно на белорусском участке границы идет более успешное пресечение запрещенных товаров. Тем не менее, нельзя полностью отрицать, что белорусские легальные контрагенты косвенно не участвуют в незаконном перемещении. Одна из преступных схем была раскрыта Федеральной таможенной службой: с помощью системы профессионального анализа рынков и компаний ведомство составило список из 29 российских компаний, поставляющий запрещенные товары в страну. Все компании имели контракты с одним из трех белорусских поставщиков – республиканским унитарным предприятием «Белтаможсервис», ООО «Газ Венчуре» или ООО «Глобалкастом». Федеральная таможенная служба проверила у этих трех компаний декларации о соответствии на поставляемую продукцию (они регистрируются Росаккредитацией, которая удостоверяет качество поставляемой продукции). Проверка выявила, что компании,

которым требовалась сертификация, предъявляли образцы товаров незаконно¹⁵.

Сложившаяся ситуация выявила белое пятно в законодательстве Евразийского экономического союза, возникла острая необходимость в создании официального документа, определяющего обязательства сторон. На данный момент борьба с санкционными товарами в других странах-членах Союза основана лишь на устных договоренностях и обещаниях между главами соответствующих ведомств.

Под эгидой Россельхознадзора лучшие программисты Федерального центра охраны здоровья животных создали уникальную в своем роде автоматизированную систему «Меркурий». Она является одним из перспективных направлений и предназначена для электронной сертификации и обеспечения прослеживаемости поднадзорных государственному ветеринарному надзору грузов при их производстве, обороте и перемещении по территории Российской Федерации¹⁶. Контроль «от поля до прилавка» – принцип, провозглашенный много лет назад Продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН и Международным эпизоотическим бюро, сегодня является важнейшим элементом в осуществлении таможенного контроля в отношении санкционных товаров.

Еще одним потенциальным решением проблемы ввоза санкционных товаров является ужесточение ответственности за подобные правонарушения и преступления. Министерство сельского хозяйства Российской Федерации уже опубликовало подобный законопроект.

Таможенными органами двух стран регулярно проводятся рейды, таможенные проверки, патрулирование

¹⁵ Таможня раскрыла крупнейшую схему ввоза санкционки [Электронный ресурс] // РосБизнесКонсалтинг. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/28/08/2017/596dc0779a7947392c2681f1?from=main>. – Дата доступа: 05.04.2019.

¹⁶ Государственная информационная система в области ветеринарии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mercury.vetrif.ru/>. – Дата доступа: 05.04.2019.

дорог, но данные мероприятия имеют в большей степени профилактический характер, поскольку с помощью них невозможно проследить за всем объемом ввозимых товаров.

Борьба с санкционными товарами ведется также и на уровне Евразийской экономической комиссии. Планируется создать единую информационную систему, которая бы открыла доступ ко всему массиву декларационных документов стран-партнеров, в том числе по таможенной стоимости.

Еще одним перспективным подходом является сквозной идентификатор партии товаров, который бы позволил прослеживать движение каждой партии от продавца к покупателю. Данный идентификатор представляет собой цифровое обозначение, уникальный код, который будет изменяться в дальнейшем, при совершении различных операций и помещения товаров под иные таможенные процедуры.

В последнее время активные переговоры на уровне ведомств дали свои результаты. Россельхознадзор и Главная государственная инспекция по семеноводству, карантину и защите растений Республики Беларусь сообщили о прекращении сертификации плодовоовощной продукции, прибывающей из третьих стран и подвергающейся таможенным операциям на территории Беларуси, и дальнейшего ее реэкспорта в Россию. Указанная мера касается исключительно той продукции, которая вошла в список ответных экономических мер и продлится до проведения необходимых мероприятий по подтверждению страны происхождения продукции третьих стран.

Вместе с тем запрет не препятствует импортным поставкам растительной продукции, предназначенной для употребления на территории Беларуси. С целью исключения нелегальных поставок таких товаров белорусская сторона приступила к рассылке запросов в третьи страны с просьбой уточнить информацию об объемах производства и экспорта плодовоовощной продукции в Республику Беларусь.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что в рамках Евразийского экономического союза еще не разработан единый универсальный и высокоэффективный способ борьбы со ввозом санкционных товаров. Несмотря на ужесточение мер ответственности и контроля, расширение номенклатуры запрещенных продуктов, они все же попадают на прилавки, причем в больших количествах. Именно поэтому в настоящее время данная тема является одной из наиболее актуальных и приоритетных в области научных изысканий в сфере таможенного дела. Таможенным органам необходимо расширять сферу взаимодействия с другими контролирующими государственными органами, усилить информационный обмен с пограничной службой, которая, вправе осуществлять определенную проверку товаров, поступающих, в том числе, из союзных государств. Назрела также необходимость в единой информационной системе, обеспечивающей доступ к данным из деклараций государств-членов Союза. Это существенно улучшит работу оперативных групп таможен по пресечению незаконного ввоза товаров.

Zhevlakova Anastasia Yuryevna. *Economic regulation measures as a tool to protect domestic market from unfair competition*

The research advisers: Veremeychik Olga Valerievna, the Head of the Department of Foreign Languages, PhD in Pedagogics, Associate Professor

The creation of the Eurasian Economic Union and the accession of the Republic of Belarus to it have emphasized the need to study the problems of further integration in the field of Customs regulation. The adoption of the Customs Code of the Eurasian Economic Union was a huge impetus for the development of integration processes in this area (hereinafter EAEU).

At the same time, increasing international competition accompanied by the formation of the wide zones of preferential trade and economic cooperation and the expansion of the range of protectionist measures, the introduction of sanctions on key sectors of the Russian economy by foreign countries, the transfer of significant powers in the field of Customs regulation of foreign economic activity to the supranational level by the EAEU Member states create serious challenges for the further development of integration processes and bring up the issues of economic regulation of foreign trade activities.

Customs tariff regulation of foreign economic activity in the EAEU is carried out with the help of the Common Customs Tariff of the EAEU, which can be defined as a systematic set of rates of Customs duties applied to goods imported into the Customs territory of the EAEU from third countries.

EAEU Member states have the right to apply special, anti-dumping and countervailing duties to protect the economic interests of domestic producers from the threats caused by increasing imports, dumping or subsidized imports of goods into the customs territory (Fig. 1).

The reason for the application of special duties is the threat of damage to one of the sectors of the national economy due to the increasing quantities of goods imported into the

country. Anti-dumping duties are applied if the goods are the subject of dumping imports and their importation is detrimental to the economic sector of the EAEU Member countries. Countervailing duties are used to restrict the import of goods, in the production or export of which there has been a subsidy from the state of origin or sender, and if during the investigation it is established that the importation of this product causes economic damage to the EAEU Member State.

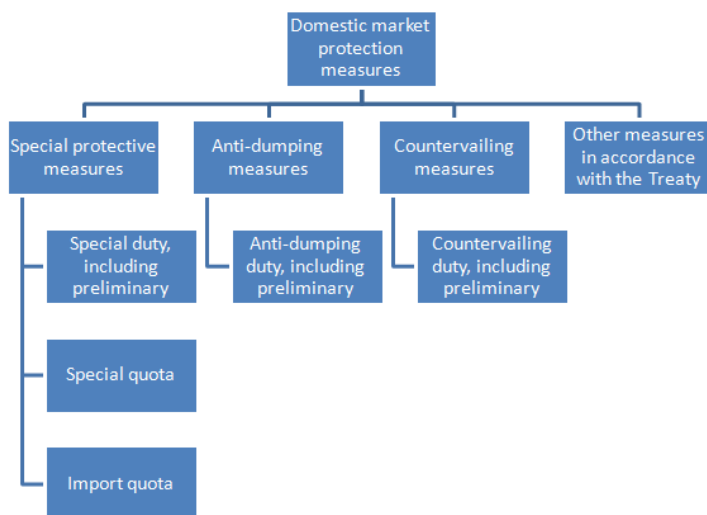


Figure 1. – Internal market protection measures in the EAEU

Before applying a special protective, anti-dumping or countervailing measure, a special investigation is carried out. The purpose of such investigation is to establish the fact of dumping or the provision of subsidies to foreign goods, as well as to determine whether the importation of such goods into the Customs territory causes material damage to producers of similar goods in the EAEU.

The international Treaty of the EAEU with a third party on the establishment of a free trade regime may provide the

application of measures to protect the domestic market, other than special, anti-dumping and countervailing measures – such provision is contained in Article 50 of the Treaty on the Eurasian Economic Union¹⁷.

The first international Treaty to include this norm is a free trade Agreement between the EAEU and the Socialist Republic of Vietnam.

This Agreement introduces the concept of a trigger protective measure that can only be applied by the EAEU in respect of certain goods originating and imported from the Socialist Republic of Vietnam, as well as exceeding the trigger level established by the Annex to this Agreement (Table 1).

In 2018 a trigger protective measure was applied to two categories of goods: underwear – the term was nine months, children's clothing and children's clothing accessories – the term was six months¹⁸. Goods were subject to import Customs duties at the rates established by the Common Customs Tariff of the EAEU during the period of this measure.

Table 1 – Trigger level for the categories "underwear" and "children's clothing and children's clothing accessories"

Year	Underwear (kg)	Children's clothing and children's clothing accessories (kg)
2018	104753	113280
2019	112086	121209
2020	119932	129694
2021	128327	138773

¹⁷ Treaty on the Eurasian Economic Union [Electronic resource]: [signed in Astana on 05.29.2014] // Consultant Plus. Belarus / YurSpektr LLC, Nat. center legal inform. Rep. Belarus. - Minsk, 2019.

¹⁸ On the application of trigger protective measures against certain types of underwear, children's clothing and accessories for children's clothing originating from the Socialist Republic of Vietnam and imported into the customs territory of the Eurasian Economic Union [Electronic resource]: decision of the Board of the Eurasian Economic Commission, February 7 2018, № 20 // Consultant Plus. Belarus / YurSpektr LLC, Nat. center legal inform. Rep. Belarus. - Minsk, 2019.

2022	137310	148487
2023	146922	158881
2024	157207	170002
2025	168211	181902
2026	179986	194636
2027	192585	208260
2028	206066	222838
2029 and subsequent years	220490	238437

The main problem in the application of measures of economic regulation is to determine the start of deliveries with violations. Preliminary special, anti-dumping and countervailing duties are introduced only with the start of the investigation and do not apply to deliveries already made. In this regard, it is necessary to introduce a mechanism for additional assessment of these duties and on previous deliveries, which will compensate for the damage already caused to the economy of the EAEU member States. The greatest difficulty in this case is the evidence of the importation of goods with violations before the start of the investigation.

To solve this problem, the Customs authorities should record the goods transported across the Customs border, namely, their cost and quantity, which will be the evidence base during the investigation.

Special attention should be paid to goods for which protection measures are already in force. This will allow to evaluate the effectiveness of the measures applied, as well as to determine when it is necessary to revise the rates of duties or cancel them. Practical implementation of control over the importation of such goods into the Customs territory of the EAEU is possible through the creation of a special database (Fig. 2).

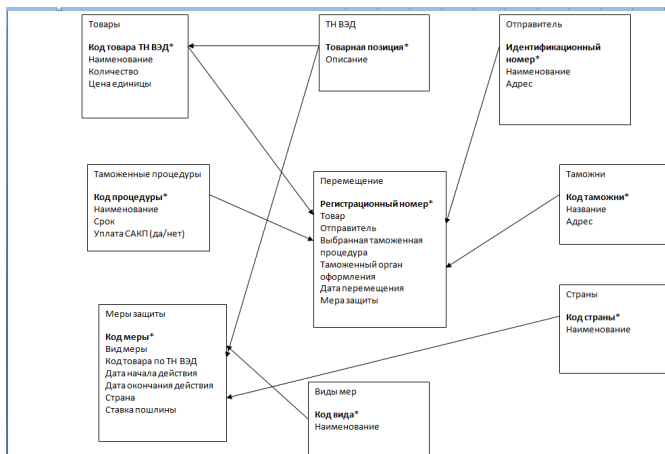


Figure 2 –Database of accounting of the goods' movement that are objects of protective measures

Thus, the modern conditions for the development of society and the state, as well as the ongoing integration process in the EAEU, make it necessary to pay special attention to the development and application of common economic methods for regulating foreign economic activity within the EAEU. Such methods include the use of special, anti-dumping and countervailing duties, as well as a trigger duty for the Socialist Republic of Vietnam. Of particular importance for the implementation of an effective foreign trade policy is the accounting of goods transported across the border, including those already subject to the application of measures to protect the domestic market, which can be carried out through the proposed database.

Жевлакова Анастасия Юрьевна. Меры экономического регулирования как инструмент защиты внутреннего рынка от недобросовестной конкуренции

Руководитель: Веремейчик Ольга Валерьевна, кандидат педагогических наук, доцент

Создание Евразийского экономического союза и присоединение к нему Республики Беларусь подчеркнули необходимость изучения проблем дальнейшей интеграции в сфере таможенного регулирования. Принятие Таможенного кодекса Евразийского экономического союза явилось огромным стимулом для развития интеграционных процессов в этой сфере (далее - ЕАЭС).

Вместе с тем, усиливающаяся международная конкуренция, сопровождаемая формированием широких зон преференциального торгово-экономического сотрудничества и расширением спектра протекционистских мер, введение зарубежными государствами санкций в отношении ключевых отраслей российской экономики, передача государствами-членами ЕАЭС значительного объема полномочий в сфере таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности на наднациональный уровень порождают серьезные вызовы для дальнейшего развития интеграционных процессов и актуализируют вопросы экономического регулирования внешнеторговой деятельности.

Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в ЕАЭС осуществляется с помощью Единого таможенного тарифа ЕАЭС, который представляет собой свод ставок таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым на таможенную территорию ЕАЭС из третьих стран.

Для защиты экономических интересов производителей товаров в ЕАЭС от угроз, связанных с возрастающим импортом, демпингом или субсидируемым импортом товаров на таможенную территорию государства-члены ЕАЭС имеют право применять специальные, антидемпинговые и компенсационные пошлины (Рис. 1).

Основанием для применения специальных пошлин является угроза причинения ущерба одной из отраслей национальной экономики в связи с возрастающими количествами ввоза товара в страну. Если товары являются предметом демпингового импорта и их ввоз наносит ущерб

отрасли экономики стран-участниц ЕАЭС, то в таком случае применяются антидемпинговые пошлины. Компенсационные пошлины используются для ограничения импорта товаров, при производстве или вывозе которых имела место субсидия государства-производителя или отправителя, если в ходе расследования будет установлено, что ввоз данного товара наносит экономический ущерб государству-участнику ЕАЭС.

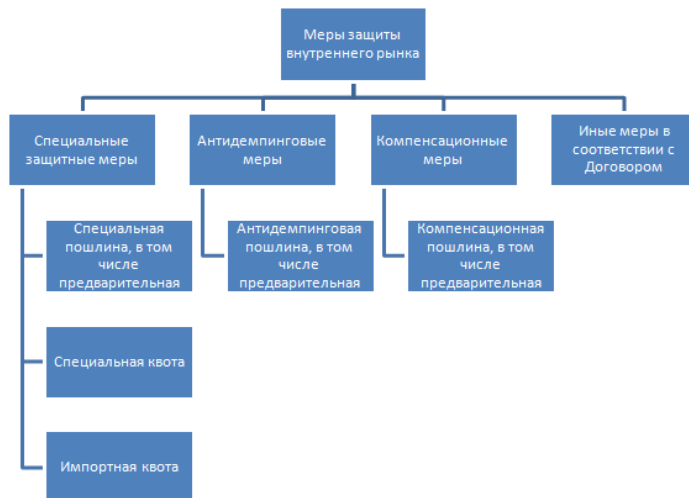


Рисунок 1 – Меры защиты внутреннего рынка в ЕАЭС

Перед применением специальной защитной, антидемпинговой или компенсационной меры проводится специальное расследование. Целью такого расследования является установление факта демпинга или предоставления субсидий иностранным товарам, а также определение, причиняет ли ввоз таких товаров на таможенную территорию материальный ущерб производителям аналогичных товаров в ЕАЭС.

Международным договором ЕАЭС с третьей стороной об установлении режима свободной торговли

может быть предусмотрено применение мер защиты внутреннего рынка, отличных от специальных, антидемпинговых и компенсационных мер – такая норма закреплена в статье 50 Договора о Евразийском экономическом союзе¹⁹.

Первым международным договором, включающим указанную норму, является Соглашение о свободной торговле между ЕАЭС и Социалистической Республикой Вьетнам. Данное Соглашение вводит понятие триггерной защитной меры, которая может применяться только ЕАЭС в отношении некоторых товаров, происходящих и ввозимых из Социалистической Республики Вьетнам, а также превышающих триггерный уровень, установленный Приложением к данному Соглашению (Таблица 1).

В 2018 году триггерная защитная мера применялась в отношении двух категорий товаров, происходящих из Социалистической Республики Вьетнам и ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС: нижнее белье – срок действия девять месяцев, детская одежда и принадлежности к детской одежде – сроком на шесть месяцев²⁰. В период действия данной меры товары облагались ввозными таможенными пошлинами по ставкам, установленным Единым таможенным тарифом ЕАЭС.

Таблица 1 – Триггерный уровень для категорий «нижнее белье» и «детская одежда и принадлежности к детской одежде»

Год	Нижнее белье (кг)	Детская одежда и принадлежности к
-----	----------------------	--------------------------------------

¹⁹ Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] : [подписан в г. Астане 29.05.2014 г.] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2019.

²⁰ О применении триггерной защитной меры в отношении некоторых видов нижнего белья, детской одежды и принадлежностей к детской одежде, происходящих из Социалистической Республики Вьетнам и ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : решение Коллегии Евразийской экономической комиссии, 7 фев. 2018 г., № 20 // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2019.

		детской одежде (кг)
2018	104753	113280
2019	112086	121209
2020	119932	129694
2021	128327	138773
2022	137310	148487
2023	146922	158881
2024	157207	170002
2025	168211	181902
2026	179986	194636
2027	192585	208260
2028	206066	222838
2029 и последующие годы	220490	238437

Основной проблемой в применении мер экономического регулирования является определение момента начала поставок с нарушениями. Предварительные специальные, антидемпинговые и компенсационные пошлины вводятся только с началом расследования, то есть не распространяются на уже осуществленные поставки. В связи с этим, необходимо ввести механизм доначисления данных пошлин и по предыдущим поставкам, что позволит компенсировать уже нанесенный ущерб отрасли экономики государств-членов ЕАЭС. Наибольшую сложность при этом представляет доказательство ввоза товаров с нарушениями до начала расследования.

Для решения данной проблемы таможенными органами должен производиться учет товаров, перемещаемых через таможенную границу, а именно их стоимость и количество, что и будет являться доказательной базой при расследовании.

Отдельное внимание должно уделяться и товарам, в отношении которых уже действуют меры защиты. Их учет позволит оценить эффективность применяемых мер, а также определить момент необходимости пересмотра ставок пошлин или их отмены. Практическая реализация контроля

за ввозом таких товаров на таможенную территорию ЕАЭС возможна посредством создания специальной базы данных (Рис. 2).

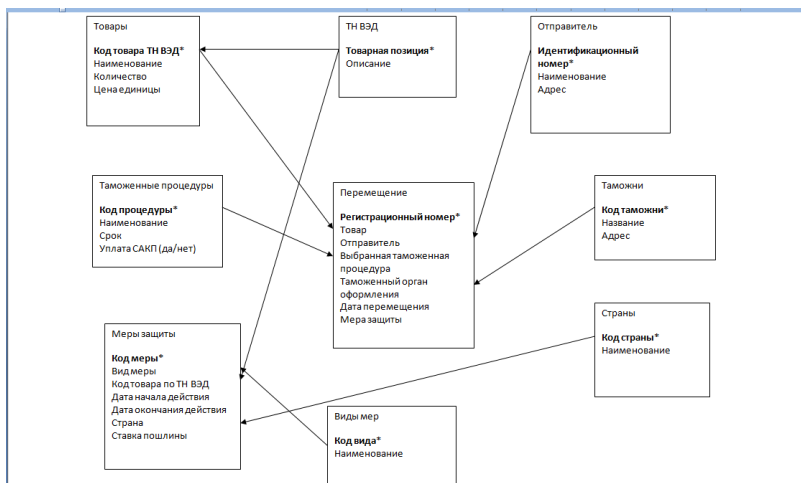


Рисунок 2 – База данных учета перемещения товаров, являющихся объектами мер защиты внутреннего рынка

Таким образом, современные условия развития общества и государства, а также продолжающийся процесс интеграции в ЕАЭС вынуждает уделять особое внимание разработке и применению единых экономических методов регулирования внешнеэкономической деятельности в рамках ЕАЭС. К таким методам относятся применение специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин, а также триггерной пошлины в отношении Социалистической Республики Вьетнам. Особое значение для реализации эффективной внешнеторговой политики имеет учет товаров, перемещаемых через границу, в том числе уже являющихся объектом применения мер защиты внутреннего рынка, который может осуществляться посредством предложенной базы данных.

Zyuzko Darya Andreevna. «Single Window» System and its Implementation in the Eurasian Economic Union

The research advisor: Olga Veremeychik, PhD in
Pedagogics, Associate Professor

The «Single Window» system is being introduced worldwide to ease and increase the efficient provision of information about imports and exports. The «Single Window» environment aims to expedite and simplify information flows between trade and government and bring meaningful gains to all parties involved in cross-border trade. In a theoretical sense, a «Single Window» can be described as a system that allows traders to lodge information with a single body to fulfill all import- and export-related regulatory requirements.

The implementation of a «Single Window» system provides significant benefits by reducing administrative barriers and resources which are related to the preparation, presentation and processing of the necessary official information.

In practical terms a «Single Window» system provides one “entrance”, either physical or electronic, for the submission and handling of all data, and documents related to the release and clearance of an international transaction. This “entrance” is managed by one agency, which informs the appropriate agencies, and directs combined controls.

In order to implement a «Single Window» system, Governments must first simplify and enhance the flow of information related to international trade. To this end, they should coordinate and minimize data requirements in the documents related to trade. Once official and commercial information requirements have been rationalized, these data sets can be standardized and subsequently harmonized to the benefit of the trading community.

Implementation of a «Single Window» system provides tangible benefits both for Government and trading community. In respect of Government they are the following:

- improving the quality and reduction of the time required to provide public services and perform public functions;

- improving risk management and minimization of cases of non-compliance with the requirements, established by the legislation of the member states, by participants of foreign economic activity;

- reduction of budget expenditures of member states required for the provision of public services and the performing of public functions;

- simplification and efficiency of administrative procedures.

In respect of trading community the benefits involve:

- reduction of the cost and time costs associated with the processing of information and documents that are necessary for the implementation of foreign economic activity;

- simplification of information exchange technology with state bodies regulating foreign economic activity;

- optimization of resources, including labor, while implementing foreign economic activity;

- increasing transparency and predictability of business processes related to foreign economic activity.

For most Customs administrations, implementing a «Single Window» is a daunting project, which may take several years for planning and developing, while involving many stakeholders. It requires extensive planning and a phased approach based upon an analysis of the gap between the existing and future systems. Cost is also a key element. The very nature of a «Single Window» system providing a variety of services and functions may give rise to the question of ownership, although it is generally recognized that Customs administrations have a critical role in the establishment of a «Single Window» owing to their extensive business coverage at borders.

There are five types of cargo clearance system. The first three are the «Single Window» model and the last two are other non single window type.

- **Single Window: Integrated Model** – Individual data elements are submitted once to a single entry point (integrated automated system) to fulfill all import, export and transit-related

regulatory requirements (i.e., enables multiple procedures to be performed from a single submission).

- **Single Window: Interfaced Model** – Individual data elements are submitted once to a single entry point to fulfill all import, export and transit-related regulatory requirements (i.e., enables multiple procedures to be performed from a single submission). Under the Interfaced Model, each regulatory agency will maintain its own automated system but will connect with other systems through specially developed electronic interfaces.

- **Single Window: Hybrid Model** – A combination of the Integrated Model and the Interfaced Model.

- **One-Stop Service** – A single website or terminal links to the computer systems of Customs and trade-related government agencies, providing a one-stop service to stakeholders. However, stakeholders are required to undertake each procedure/declaration separately.

- **Stand-alone system for Customs clearance.**

There are some countries which use non single window systems, but more than 30 countries from all over the world have introduced a «Single Window» system and have achieved significant benefits, and member states of the Eurasian Economic Union is not an exception.

All these advantages are reflected in the Decision of the Eurasian economic Union of 29 May, 2014 №68 «On the Main directions of development of the «single window» in the foreign economic activity regulation system». And the basis for the «Single Window» implementation is Recommendation №33 by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UNCEFACT)

In 2017, the member states of the Eurasian Economic Union in common with the Eurasian economic Commission conducted a case study of the current state of national «Single Window» systems.

The results of the case study showed the following:

In the Republic of Armenia: at the legislative level, the concept of introduction of the principles of "one window" and "one stop" at the state border and implementation regulations

have been adopted; the web-site of the "Single Window" system has been launched; partly implemented electronic customs declaration; services for electronic payments of taxes and fees are developed.

In the Republic of Belarus: at the legislative level, a program for the implementation of the national system of paperless trade has been adopted and is being implemented; highly implemented electronic customs declaration; there is a unified registry of public services.

In the Republic of Kazakhstan: at the legislative level, the introduction of a «Single Window» information system for export-import operations has been adopted and is being implemented; foreign trade participants receive from the state database "E-Licensing" a significant number of permits in electronic form.

In the Republic of Kyrgyzstan: at the legislative level, the concept of implementation the principle of foreign trade "single window" was adopted, within the framework of which the «Single Window Center» was created; information system "Tulpar System" was put into operation for the successful functioning of the «Single Window Center» and was designed for submission of applications in electronic form by foreign trade participant to state bodies in order to obtain permits.

In the Russian Federation: highly implemented electronic customs declaration; a local "single window" project has been put into pilot operation in the seaports of the Russian Federation, within the framework of which the interaction of foreign trade participants and state regulatory authorities with the help of the "Sea port" portal has been implemented; services for electronic payments of taxes and fees are developed.

However, despite the great work carried out by the member states of the Eurasian Economic Union on the implementation of services for the electronic interaction between foreign trade participants and public authorities, this did not lead to a complete refusal to provide documents on paper directly and/or to contact directly with representatives of state bodies, as well as to a significant simplification of formalities and the

transition to paperless trade, because such services are not integrated or poorly integrated with each other.

The final transition to paperless trade requires an integrated approach to trade facilitation and optimization of existing technologies. To obtain the necessary results, the Eurasian Economic Commission has developed an action plan for the implementation of the main developing directions of the «Single Window» in the system of foreign economic activity regulation, approved by decision №. 19 of the Supreme Eurasian Economic Council of 8 May, 2015 (hereinafter – the long-term plan). The long-term plan involves a 6-year period, from 2015 to 2020.

Thus, the development of a «Single Window» system is an integral part of the international trade improvement, because efficient information systems and procedures can significantly increase the speed at which goods can move, reduce costs, improve business efficiency, and enhance the overall economic performance of a country.

Зюзько Дарья Андреевна. *Механизм «Единого окна» и его реализация в Евразийском экономическом союзе*

Научный руководитель: Веремейчик Ольга Валерьевна, кандидат педагогических наук, доцент

Механизм «единого окна» внедряется во всем мире, чтобы облегчить и увеличить эффективный процесс представления информации об импорте и экспорте. Механизм "Единого окна" направлен на ускорение и упрощение информационных потоков между представителями торговли и правительством и обеспечение реальных выгод для всех сторон, участвующих в трансграничной торговле. В теоретическом смысле "Единое окно" можно охарактеризовать как систему, позволяющую предоставлять информацию в единый орган для выполнения всех нормативных требований, касающихся импорта и экспорта.

Внедрение механизма «единого окна» предоставляет значительные выгоды благодаря сокращению административных барьеров и ресурсов, связанных с подготовкой, представлением и обработкой искомой официальной информации.

С практической точки зрения механизм «Единого окна» обеспечивает один «вход», личный или электронный, для представления и обработки всех данных и документов, связанных с реализацией и оформлением международной сделки. Этот "вход" управляется одним уполномоченным органом, который информирует соответствующие другие органы и обеспечивает общий контроль.

Для внедрения механизма «Единого окна» правительства должны сначала упростить и расширить поток информации, касающейся международной торговли. С этой целью они должны координировать и сводить к минимуму требования к данным, содержащимся в торговых документах. После рационализации требований в отношении официальной и коммерческой информации эти наборы данных могут быть стандартизированы и впоследствии согласованы в интересах представителей торговли.

Внедрение механизма «Единого окна» приносит значительные выгоды как правительству, так и торговому сообществу. В отношении правительства они являются следующими:

- повышение качества и сокращение сроков предоставления государственных услуг и осуществления государственных функций;
- повышение уровня управления рисками и минимизация случаев несоблюдения участниками внешнеэкономической деятельности требований, установленных законодательством государств-членов;
- сокращение расходов бюджетов государств-членов на предоставление государственных услуг и осуществление государственных функций;

В отношении торгового сообщества выгоды включают:

- сокращение стоимостных и временных издержек, связанных с обработкой информации и документов, которые необходимы для осуществления внешнеэкономической деятельности;

- упрощение технологии информационного взаимодействия с государственными органами, регулируемыми внешнеэкономическую деятельность;

- оптимизация ресурсов, в том числе трудовых, при осуществлении внешнеэкономической деятельности;

- повышение прозрачности и предсказуемости бизнес-процессов, связанных с внешнеэкономической деятельностью.

Для большинства таможенных служб внедрение «Единого окна» является сложным проектом, на планирование и разработку которого может уйти несколько лет при участии многих заинтересованных сторон. Это требует тщательного планирования и поэтапного подхода, основанного на анализе пробелов между существующими и будущими системами. Стоимость также является ключевым элементом. Сам характер механизма «Единого окна», предоставляющего различные услуги и функции, может породить вопрос о форме собственности, хотя общепризнано, что таможенные службы играют решающую роль в создании «Единого окна» ввиду их широкой области деятельности на границах.

Существует пять типов системы оформления грузов. Первые три – это модель «Единого окна», а последние два – другой тип, не «Единого окна».

- **«Единое окно»: интегрированная модель** – отдельные элементы данных представляются один раз в одну точку входа (интегрированная автоматизированная система) для выполнения всех нормативных требований, касающихся импорта, экспорта и транзита (т. е. позволяют выполнять несколько процедур из одного представления).

- **«Единое окно»: сопряженная модель** – отдельные элементы данных передаются один раз в одну точку входа для выполнения всех нормативных требований, связанных с

импортом, экспортом и транзитом (т. е. позволяет выполнять несколько процедур из одного представления). В рамках сопряженной модели каждое регулирующее учреждение будет поддерживать свою собственную автоматизированную систему, но будет соединяться с другими системами через специально разработанные электронные интерфейсы.

- **«Единое окно»:** совмещенная модель – комбинация интегрированной модели и сопряженной модели.

- **Система «одной остановки»** - единый веб-сайт или терминал, связывающий с компьютерными системами таможенных и регулирующих торговлю государственных учреждений, предоставляющий единый сервис заинтересованным сторонам. Однако заинтересованные стороны должны проводить каждую процедуру отдельно.

- **Автономная система оформления грузов.**

Некоторые страны не используют механизм «Единого окна», но более 30 стран со всего мира уже внедрили данную систему и добились значительных преимуществ, и государства-члены Евразийского экономического союза не являются исключением.

Все эти преимущества нашли свое отражение в Решении Евразийского экономического союза от 29 мая 2014 года № 68 «Об Основных направлениях развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности». И основой для внедрения «единого окна» является Рекомендация №33 Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

В 2017 году государствами-членами ЕАЭС совместно с Евразийской экономической комиссией было проведено тематическое исследование текущего состояния развития национальных механизмов «Единого окна».

В Республике Армения: на законодательном уровне принята концепция внедрения принципов «одного окна» и «одной остановки» на государственной границе и нормативные акты по ее реализации; запущен портал

механизма «единого окна»; частично реализовано электронное таможенное декларирование; развиты сервисы оплаты налогов и сборов в электронном виде.

В Республике Беларусь: на законодательном уровне принята и реализуется программа по внедрению национальной системы безбумажной торговли; на высоком уровне реализовано электронное таможенное декларирование; имеется единый реестр государственных услуг.

В Республике Казахстан: на законодательном уровне принята и реализуется концепция внедрения информационной системы «Единого окна» для экспортно-импортных операций; участники ВЭД получают с помощью государственной базы данных «Е-Лицензирование» значительное количество разрешительных документов в электронном виде.

В Республике Кыргызстан: на законодательном уровне принята концепция внедрения принципа «Единого окна» в сфере внешней торговли, в рамках которой создан «Центр «Единого окна» в сфере внешней торговли»; для успешного функционирования Центра «Единого окна» внедрена в эксплуатацию информационная система «Tulpar System», предназначенная для подачи в электронном виде участниками ВЭД заявок в государственные органы на получение разрешительных документов.

В Российской Федерации: на высоком уровне реализовано электронное таможенное декларирование; внедрен в опытную эксплуатацию локальный проект «единого окна» в морских портах Российской Федерации, в рамках которого реализовано взаимодействие участников ВЭД и государственных контролирующих органов с помощью портала «Морской порт»; развиты сервисы оплаты налогов и сборов в электронном виде.

Однако, несмотря на большую работу, проводимую в государствах-членах ЕАЭС по внедрению сервисов электронного взаимодействия участников ВЭД с государственными органами, это не привело к полному

отказу от необходимости непосредственного предоставления документов на бумажном носителе или прямого контакта участника ВЭД с представителями государственных органов, а также к существенному упрощению формальностей и переходу на безбумажную торговлю, так как такие сервисы не интегрированы или слабо интегрированы между собой.

Окончательный переход на безбумажную торговлю требует комплексного подхода к решению задач упрощения процедур торговли и оптимизации существующих технологий. Для получения нужного результата Евразийской экономической комиссией разработан план мероприятий по реализации основных направлений развития механизма «Единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности, утвержденный Решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 19 (далее – Долгосрочный план). Долгосрочный план рассчитан на 6-летний период, с 2015 по 2020 годы.

Таким образом, развитие системы «Единого окна» является неотъемлемой частью совершенствования международной торговли, поскольку эффективные информационные системы и процедуры могут значительно увеличить скорость перемещения товаров, снизить затраты, повысить эффективность бизнеса и повысить общие экономические показатели страны.

Pankov Nikolay Nikolaevich. *On the issue of improving the mechanism of increasing the investment attractiveness of the country by improving the investment legislation in the Republic of Belarus*

Scientific advisor: Volodko Vladimir Fedorovich, d. ped.
sciences, professor,
Head of the Department "Management"

In order to further increase the investment attractiveness of the country, it seems highly relevant to establish an investment ombudsman in the state with the following powers:

- consider investors' appeals on issues arising in connection with the implementation of investment activities in the Republic of Belarus and make recommendations for their resolution, including interacting with government bodies;
- assist investors in resolving emerging issues out of court;
- develop and submit recommendations to the Government of the Republic of Belarus on improving the investment legislation of the Republic of Belarus.

In the Law of the Republic of Belarus dated July 12, 2013 “On Investments” (as amended and added)²¹, the issue of protecting the rights of investors from nationalization and requisition remains unresolved. In this regard, we propose the following amendments and additions to Article 12 of the Law:

Guarantees of the rights of investors at the nationalization and requisition:

1. Forced seizure of investor's property (nationalization, requisition) for state needs is allowed in exceptional cases stipulated by legislative acts of the Republic of Belarus.
2. In case of nationalization, the Republic of Belarus reimburses the investor in full losses, caused to him as a result of the publication of legislative acts of the Republic of Belarus on nationalization.

²¹ On Investments [Electronic resource]: Law Resp. Belarus, July 12, 2013 // Consultant Plus. Belarus / YurSpektr LLC, Nat. center legal inform. Rep. Belarus. - Minsk, 2019.

3. Requisition of the property of the investor is carried out with the payment of the market value of the property.

The market value of the property is determined in the manner prescribed by the legislation of the Republic of Belarus.

4. The valuation of the property to be reimbursed may be challenged in court.

5. Upon termination of the circumstances in connection with which the requisition was made, the investor has the right to demand the return of the remaining property, but at the same time he is obliged to return the amount of compensation received by him, taking into account losses from the decrease in the value of the property.

In order to further protect the rights of investors in case of a change in investment legislation, supplement the Law “On Investments” with the following standard:

1. Legal entities implementing investment priority projects are guaranteed stability when changing of:

- a) the tax legislation of the Republic of Belarus in accordance with the Tax Code of the Republic of Belarus;
- b) the legislation of the Republic of Belarus on employment in the field of attracting foreign labor.

2. The application of the guarantee of stability of the legislation of the Republic of Belarus is canceled in the event of a long-term termination of the investment project.

We believe that the introduction of these changes and amendments in the Law “On Investments” will contribute both to the protection of investors' rights and the further development of the investment process in the Republic of Belarus.

Thus, in order to create favorable conditions for attracting investment and increasing investor confidence in the state, it is necessary to take measures aimed at improving the investment climate in the following areas:

- creating and maintaining a positive investment image of Belarus;
- ensuring competitive conditions for attracting investors within the Eurasian Economic Union;

- human's potential development, staffing of the investment process.

In order to ensure the stability of the legislation and the creation of simple and understandable business conditions, in our opinion, are required:

- ensuring dialogue between business and government agencies in the development of drafts of regulatory legal acts in the field of investment policy and business;

- statement of norms of regulatory legal acts in a manner which precludes their dual interpretation.

Improvement of legislation in the field of state property, corporate governance should provide the optimization of the system of state management of state property, including increasing the efficiency of its use, as well as optimizing the structure.

Facilitating access to financial resources should be provided by ensuring equal access to financial resources by organizations of all forms of ownership.

The creation of a full-fledged infrastructure for investment should provide:

- development of existing and creation of new industrial parks and technology parks, providing favorable administrative, infrastructural and other business conditions for residents of such parks;

- attracting organizations with successful experience in creating industrial parks and technology parks as developers and organizers of such parks.

The implementation of these measures in the Republic of Belarus, in our opinion, will help attract and protect investments and investors in the Republic of Belarus.

**Панков Николай Николаевич. К вопросу
совершенствования механизма повышения
инвестиционной привлекательности страны путем
совершенствования инвестиционного законодательства в
Республике Беларусь**

Руководитель: Володько Владимир Федорович, д. пед. наук,
профессор,
заведующий кафедрой «Менеджмент»

В целях дальнейшего совершенствования механизма повышения инвестиционной привлекательности страны путем совершенствования инвестиционного законодательства Республики Беларусь и защиты прав инвестора представляется весьма актуальным учреждение в государстве должности инвестиционного омбудсмана с наделением его следующими полномочиями:

- рассматривать обращения инвесторов по вопросам, возникающим в связи с осуществлением инвестиционной деятельности в Республике Беларусь и выносить рекомендации для их разрешения, в том числе взаимодействия с государственными органами;

- оказывать содействие инвесторам в разрешении возникающих вопросов во внесудебных и досудебных порядках;

- вырабатывать и вносить в Правительство Республики Беларусь рекомендации по совершенствованию инвестиционного законодательства Республики Беларусь.

В Законе Республики Беларусь от 12 июля 2013 г. «Об инвестициях» (с изм. и доп.)²² не урегулированным остается вопрос о защите прав инвесторов от национализации и реквизиции. В этой связи предлагаем внести в статью 12 Закона следующие изменения и дополнения:

Гарантии прав инвесторов при национализации и реквизиции:

1. Принудительное изъятие имущества инвестора (национализация, реквизиция) для государственных нужд допускается в исключительных случаях, предусмотренных законодательными актами Республики Беларусь.

2. При национализации инвестору возмещаются Республикой Беларусь в полном объеме убытки,

²² Об инвестициях [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 12 июля 2013 г. // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2019.

причиненные ему в результате издания законодательных актов Республики Беларусь о национализации.

3. Реквизиция имущества инвестора осуществляется с выплатой ему рыночной стоимости имущества.

Рыночная стоимость имущества определяется в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь.

4. Оценка, по которой собственнику была возмещена стоимость реквизированного имущества, может быть оспорена им в судебном порядке.

5. При прекращении действия обстоятельств, в связи с которыми произведена реквизиция, инвестор вправе требовать возврата сохранившегося имущества, но при этом обязан возратить полученную им сумму компенсации с учетом потерь от снижения стоимости имущества.

В целях дополнительной защиты прав инвесторов при изменении инвестиционного законодательства дополнить Закон «Об инвестициях» следующей нормой:

1. Юридическим лицам, реализующим инвестиционные приоритетные проекты, гарантируется стабильность при изменении:

а) налогового законодательства Республики Беларусь в соответствии с Налоговым кодексом Республики Беларусь;

б) законодательства Республики Беларусь о занятости населения в сфере привлечения иностранной рабочей силы.

2. Применение гарантии стабильности законодательства Республики Беларусь аннулируется в случае долгосрочного прекращения действия инвестиционного проекта.

Полагаем, что внесение данных изменений и дополнений в Закон «Об инвестициях» будет способствовать как защите прав инвесторов, так и дальнейшему развитию инвестиционного процесса в Республике Беларусь.

Таким образом, в целях создания благоприятных условий для привлечения инвестиций и повышения доверия инвесторов к государству необходимо предпринять меры,

направленные на совершенствование инвестиционного климата по следующим направлениям:

- создание и поддержание положительного инвестиционного имиджа Беларуси;
- обеспечение конкурентоспособных условий для привлечения инвесторов в рамках Евразийского экономического союза;
- развитие человеческого потенциала, кадровое обеспечение инвестиционного процесса.

В целях обеспечения стабильности законодательства и создания простых и понятных условий ведения бизнеса, на наш взгляд, требуются:

- обеспечение диалога бизнеса и государственных органов при разработке проектов нормативных правовых актов в сфере осуществления инвестиционной политики и предпринимательской деятельности;
- изложение норм нормативных правовых актов способом, исключающим их двоякое толкование.

Совершенствование законодательства в сфере государственной собственности, корпоративного управления должно предусматривать:

- оптимизацию системы государственного управления государственным имуществом, в том числе повышение эффективности его использования, а также оптимизацию структуры.

Облегчение доступа к финансовым ресурсам должно предусматриваться путем:

- обеспечения равного доступа к финансовым ресурсам организациями всех форм собственности.

Создание полноценной инфраструктуры для осуществления инвестиций должно предусматривать:

- развитие существующих и создание новых индустриальных парков и технопарков, обеспечивающих благоприятные административные, инфраструктурные и иные условия ведения бизнеса резидентов таких парков;

- привлечение организаций с успешным опытом создания индустриальных парков и технопарков в качестве разработчиков и организаторов таких парков.

Исполнение данных мер в Республике Беларусь, на наш взгляд, будет способствовать привлечению и защите инвестиций и инвесторов в Республике Беларусь.

Podrebinkina Anna Vladimirovna. *Improvement of technical means of customs control*

The research advisor: Moyseyonok Nadezhda Sergeevna, lecturer

Modernization is a process that currently affects almost all areas of activity in Belarus and customs should not be an exception. The use of technical means of customs control is an important tool in the activities of customs authorities to curb and identify violations in the field of customs legislation. The use of various technical means of customs control ensures that the information about the declared goods complies with the data obtained during the actual control. Technical means of customs control is a set of special technical means used by the customs services directly in the process of operational customs control of all types of objects transported across the state border in order to identify items, materials and substances prohibited for import and export, or not corresponding to the declared contents²³.

Customs equipment includes the following main types:

1. technical means of customs control that are used for the inspection of goods, vehicles, persons moving across the customs border, etc.;
2. technical means of criminology that are used to solve Customs-related crimes;
3. technical means of customs expertise that allow the Customs officers to solve the problem of identifying goods;
4. technical means of communication and data transmission that provide the solution of administrative, technological and other problems;
5. technical means of information support of customs activities that are used for collecting, processing, storing, searching and issuing information;

²³McLinden, G. Border Management Modernization / G. McLinden, E. Fanta, D. Widdowson, T. Doyle. – Washington, D.C. : The World Bank, 2011. – 381 p.

Dyakonov, V.N. Theory and practice of application of technical means of customs control: study guide / V.N. Dyakonov, Yu.V. Malysenko / Ed. Yu.V. Malysenko. - 2004. - 352 s.

6. technical means of protecting and ensuring the own security of the customs authorities that are used to protect and ensure the security of the customs authorities;

7. technical means of customs office work.

The most effective form of control and identification of goods is customs examination. There are various technical means to ensure the examination and the most common of them are the following:

1. Inspection mirrors. They are indispensable for inspecting air vents, openings, technological equipment assemblies, narrow slits and cavities behind massive or stationary objects, for inspecting the bottom of a car and other similar places.

2. Technical endoscopes and video scopes. They serve to provide visual inspection of cavities, channels and other places, access to which is possible only through a relatively small opening.

3. Inspection probes. They allow identifying irregularities in the cargo, exploring the contents of containers with liquids.

4. Projection and scanning X-ray installations.

The high level of control is achieved by the comprehensive application of technical means at each particular section of customs control, whether it is hand luggage and baggage, control of medium and large cargo shipments and unaccompanied baggage, control of international mail, or all types of international transport vehicles.

The concealments in cargo containers and car trailers are one of the most common ways to import smuggled goods into our territory. Therefore, one of the methods for detecting smuggling in hard-to-reach places of a vehicle is the use of a technical means of customs control. The use of technical means of customs control facilitates the work of customs officers during customs control and examination of vehicles, cargo, hand luggage, and also protects the health of employees from harmful and radioactive sources.

In recent years, it has become possible to increase the throughput of checkpoints and reduce the time of control through the use of modern technologies for clearance of goods. The use of information technology is a very important aspect in ensuring

transit flows through the Republic of Belarus. For example, thanks to the pre-declaration system, we obtain preliminary information about imported goods, which allows customs officers to create conditions in advance so that they quickly pass through a checkpoint. Thus, we can single out the following prospects for the development and use of technical means of customs control:

- 1) production, installation and use of stationary and mobile inspection and inspection systems;
- 2) the use of modern means of visual observation (various optical devices, night vision devices);²⁴
- 3) control over the use of technical means to ensure the safety of life, not only the declarants, but, above all, the customs inspectors.
- 4) training of customs officials on the use of technical means of customs control.

There is a need to create modern, meeting world standards infrastructure of checkpoints implementing promising technologies for customs clearance and control, equipped with modern technical means of customs control, engineering systems for autonomous work in safe and comfortable conditions for both customs officers and individuals crossing customs border.

To date, it has been significantly possible to increase the throughput of checkpoints, including through modernization in technological terms. The time of customs operations is significantly reduced, information technologies are being increasingly used. The Belarusian Customs Service tries to keep up to date, monitors new and improved means of control to prevent the transportation of illegal goods into our territory.

Подрезинкина Анна Владимировна. *Совершенствование технических средств таможенного контроля*

Научный руководитель: Мойсеёнок Надежда Сергеевна,
преп.

²⁴ Grigoryan, T. V. Technical means of customs control: current state and operational-technical capabilities / T. V. Grigoryan. - 2014. - 68 p.

Модернизация - это процесс, который в Беларуси в данный момент затрагивает практически все сферы деятельности и таможня не должна являться исключением. Применение технических средств таможенного контроля является важным инструментом в деятельности таможенных органов по пресечению и выявлению нарушений в сфере таможенного законодательства. Использование различных технических средств таможенного контроля обеспечивает проверку соответствия сведений о декларируемых товарах данным, получаемым при проведении фактического контроля. Технические средства таможенного контроля – это комплекс специальных технических средств, применяемых таможенными службами непосредственно в процессе оперативного таможенного контроля всех видов перемещаемых через государственную границу объектов с целью выявления среди них предметов, материалов и веществ, запрещенных к ввозу и вывозу, или не соответствующих декларированному содержанию.

Таможенная техника включает следующие основные виды:

1. Технические средства таможенного контроля – применяются для проведения досмотра товаров, транспортных средств, лиц, перемещающихся через таможенную границу, и т. п.
2. Технические средства криминалистики – используются для решения преступлений.
3. Технические средства таможенной экспертизы – позволяют решать задачи идентификации товаров (т.е. установления тождества).
4. Технические средства связи и передачи данных – обеспечивают решение управленческих, технологических и других задач.
5. Технические средства информационного обеспечения таможенной деятельности – используются для сбора, обработки, хранения, поиска и выдачи информации.
6. Технические средства охраны и обеспечения собственной безопасности таможенных органов –

используются для охраны и обеспечения собственной безопасности таможенных органов;

7. Технические средства таможенного делопроизводства²⁵

Наиболее эффективной формой контроля и идентификации товаров выступает таможенный досмотр

Существуют различные технические средства, обеспечивающие проведение досмотра. Наиболее распространены следующие виды досмотрового оборудования:

1. Досмотровые зеркала. Незаменимы для осмотра вентиляционных отверстий, проёмов, узлов технологического оборудования, узких щелей и полостей за массивными или стационарными объектами, для осмотра днища автомобиля и других подобных мест.
2. Технические эндоскопы, и видеоскопы. Служат для обеспечения визуального контроля полостей, каналов и других мест, доступ к которым возможен лишь через сравнительно небольшое отверстие.
3. Досмотровые щупы. Позволяют выявлять неоднородности в грузе, исследовать содержимое емкостей с жидкостями.
4. Проекционные и сканирующие рентгеновские установки.

Высокая результативность контроля достигается комплексным применением технических средств на каждом конкретном участке таможенного контроля, будь-то ручная кладь и багаж пассажиров и транспортных экипажей, контроль средне и крупногабаритных грузовых отправок и отдельно следующего багажа, контроль международных почтовых отправлений, или всех видов транспортных средств международного сообщения.

²⁵ Маклинден, Г. Модернизация управления границами / Г. Маклинден, Э. Фанта, Д. Виддоусон, Т. Дойл. - Вашингтон, округ Колумбия: Всемирный банк, 2011. - 381 с.

Дьяконов В.Н. Теория и практика применения технических средств таможенного контроля: учебное пособие / В.Н. Дьяконов Ю.В. Малышенко / Под ред. Ю.В. Малышенко. - 2004. - 352 с.

Укрытие контрабанды в грузовых контейнерах и автомобильных прицепах – это один из распространенных способов ввоза контрабандных грузов на нашу территорию. Поэтому одним из методов обнаружения контрабанды в труднодоступных местах транспортного средства является применение технического средства таможенного контроля. Применение технических средств таможенного контроля облегчает работу сотрудников таможни, при таможенном контроле и досмотре автотранспортных средств, грузов, ручной клади багажа, а также охраняет здоровье сотрудников от вредных и радиоактивных источников.

За последние годы существенно удалось увеличить пропускную способность пунктов пропуска, и сократить время контроля за счет применения современных технологий оформления товаров.

Очень важный аспект в гарантированном обслуживании транзитных потоков через Беларусь и, как следствие, привлечения к нам данных потоков - это применение информационных технологий. Мы получаем предварительную информацию о ввозимых товарах, что позволяет на основе системы анализа рисков принять решение до того еще, как товар ввезен на территорию Беларуси, и создать для него условия быстрого перемещения через пункт пропуска. Также важен организованный между странами - членами ЕАЭС обмен сведениями о транзитных товарах. Все это способствует увеличению транзитной привлекательности Беларуси.

Таким образом, можно выделить следующие перспективы развития и использования технических средств таможенного контроля:

- 1) производство, установка и использование стационарных и мобильных инспекционно-досмотровых комплексов;
- 2) использование современных средств визуального наблюдения (различные оптические приборы, средства ночного видения и т.п.);

- 3) более активное использование морских судов и их взаимодействие с другими службами в зоне действия морских границ;
- 4) контроль за использованием технических средств, позволяющих обеспечить безопасность жизни не только декларантам, но, прежде всего, таможенным инспекторам.
- 5) обучение должностных лиц таможенных органов правилам использования технических средств таможенного контроля.²⁶

Возникает необходимость создание современной, отвечающей мировым стандартам инфраструктуры пунктов пропуска, реализующей перспективные технологии таможенного оформления и контроля, оборудованной современными техническими средствами таможенного контроля, системами инженерного обеспечения для автономной работы с безопасными и комфортными условиями как для сотрудников таможенных органов, так и лиц, пересекающих таможенную границу.

К сегодняшнему дню существенно удалось увеличить пропускную способность пунктов пропуска, в том числе благодаря модернизации в технологическом плане. Значительно сокращается время совершения таможенных операций, все больше применяются информационных технологий. Белорусская таможенная служба старается идти в ногу со временем, следит за появлением новых и усовершенствованных средств контроля, чтобы предотвратить проникновение незаконных товаров на нашу территорию.

²⁶ Григорян, Т. В. Технические средства таможенного контроля: современное состояние и оперативно-технические возможности / Т. В. Григорян. – 2014. - 68 с.

Svirskaya Maria Andreevna, Tolstaya Maria Igorevna. *Ways of development of Customs service of the Republic of Belarus and U.S. CBP*

The research advisor: Moyseyonok Nadezhda Sergeevna,
Lecturer

The Belarusian Customs Service is carrying out the same functions as the Customs of other developed countries: law enforcement, fiscal function, regulation of foreign trade by means of tariff and non-tariff methods, collection and keeping of Customs statistics concerning foreign trade, etc.

However, the main task of the Belarusian Customs is the protection of the economic interests of the country, national treasures, cultural and historical properties.

There are authorized bodies, called Customs authorities, whose mission is to protect economic interests of our country. The State Customs Committee of the Republic of Belarus is the central Customs body²⁷.

Modern Customs service of the Republic of Belarus is under the objective influence of the regional and international challenges and trends that have a direct impact on its development and, ultimately, on the work results and safety in the sphere of foreign economic activity of the state.

The State Customs Committee has developed the basic directions of development of the customs service of the Republic of Belarus for 2016-2020 years and forecast period up to 2025, as well as indicators for assessing fulfillment of the tasks which were set in the Guidelines and the Programme for the implementation of measures.

The strategic targets of customs service of the Republic of Belarus are: ensuring economic security of the country, a rapid response to emerging risks and threats in the sphere of customs, achievement the completeness of the collection in the budget of payments which are controlled by the State Customs Committee, arrangement of facilities for business by improving the quality

²⁷ Веремейчик, О.В. Английский для таможенников = English for Customs Officers : учебник / О. В. Веремейчик. – Минск : Вышэйшая школа, 2018. – 327 с. : ил.

and effectiveness of customs administration with optimization of expenses on ensuring activity.

In the context of export-oriented economy and transit of openness, freedom of enterprise customs service of Belarus will provide services of the foreign trade flows, in particular on the optimization of the movement of commodity flows, the development of customs logistics.

The Guidelines of development of customs service of the Republic of Belarus for 2016-2020 and for forecast period to 2025 have the specific tasks which are closely connected with the interests of the business community.

1) Further improvement of the electronic customs declaration and system of automatic goods release.

Advance declaration technology increases the share of electronic advance declarations from 30% to 70%, consequently, automatic release on such declarations increases from 0 to 20%.

It is anticipated the shift to the use of electronic remote form of inquiries to customs authorities while supplying applications in order to release tax stamps, include banks and non-bank financial institutions in the register, applications for refund of overpaid customs duties in trade turnover, as well as a number of other documents, which nowadays are supplied in paper form.

Work will continue on the development of a central database of personal accounts of taxpayers. As a result, it will be possible to control the payment of customs charges in real-time before the release of goods. Business entities will be able to receive relevant information about the status of their personal account at any time.

In accordance with the Guidelines, to the end of 2020 the share of automatically released goods will increase to 25% on export and 10% on import.

2) Reducing the time of customs operations.

Improvement of cooperation with the concerned authorities in the automated control of the documents, confirming compliance with the prohibitions and restrictions. For example, it is defined the increase of the share of exported goods, the release

time of which is no more than 5 minutes, up to 75% , imported goods, the release time of which is not more than 2 hours, up to 90%.

3) Improvement of transit attractiveness.

In addition to the introduction of an automatic transit it is planned to minimize the control operations with the maintenance of security of goods supply on the basis of risk analysis systems. By 2020, the customs clearance of 80% of transit goods should be less than 10 minutes²⁸.

What concerns the USA, with more than 60,000 employees, U.S. Customs and Border Protection, CBP, is one of the world's largest law enforcement organizations and is charged with keeping terrorists and their weapons out of the U.S. while facilitating lawful international travel and trade.

As the United States' first unified border entity, CBP takes a comprehensive approach to border management and control, combining customs, immigration, border security, and agricultural protection into one coordinated and supportive activity.

The men and women of CBP are responsible for enforcing hundreds of U.S. laws and regulations. On a typical day, CBP welcomes nearly one million visitors, screens more than 67,000 cargo containers, arrests more than 1,100 individuals, and seizes nearly 6 tons of illicit drugs. Annually, CBP facilitates an average of more than \$3 trillion in legitimate trade while enforcing U.S. trade laws²⁹.

It also should be noted that CBP is allotted with sufficient rights to make independent decisions on the admission or non-admission of foreigners into the country. This feature distinguishes CBP from the customs services of the world.

²⁸ Государственный таможенный комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <http://www.customs.gov.by/>. – Дата доступа: 16.03.19.

²⁹ U.S. Customs and Border Protection [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <https://www.cbp.gov/>. – Дата доступа: 17.03.19.

There is no way that the customs service can function properly for a long period of time without changing and improving.

Innovations in the US Customs Service are expressed in the systematic development and improvement of technical means of customs control, technology, customs clearance and control, the efficiency of the use of customs resources, and the improvement of working conditions for personnel.

The US Customs Service is developing on the use of industrial controlling and monitoring systems. Modern controlling includes risk management, an extensive enterprise information supply system, a warning system by managing a system of key indicators, managing a system for implementing strategic, tactical and operational planning and a quality management system. The controlling service helps to analyze the current situation and make the right decision under the prevailing conditions, which undoubtedly increases the efficiency of the customs authorities.

Monitoring is constant controlling by the customs authorities over compliance with 107 customs laws and regulations. Monitoring problems in the customs services system is a key condition for its successful operation.

In order to speed up the process of customs control, 95% of declarations are submitted electronically. Methods and technologies of customs inspection are being improved, stationary and mobile detection systems are being put into operation, ensuring full scanning of containers and goods. Operational officers of the customs authorities may conduct covert operations to monitor objects suspected of violating the law.

The US Customs Service is the only instance where customs officers have the authority to inspect people, freight and vehicles that cross US borders without a search warrant. They also use special computer systems to recognize certain discrepancies in the transportation of goods across the international border and in the transportation of passengers.

The development of X-ray equipment for inspection is associated with the improvement of software up to automated image recognition of dangerous objects. This led to the fact that a

person may not take part during the search which means that the possibility of collusion of violators (terrorists, smugglers, etc.) with an accomplice among the personnel in this sector is reduced or eliminated.

Thus, it can be concluded that the customs service of the Republic of Belarus and American CBP have a lot in common. However, as a developing state, the Republic of Belarus has something to strive for. It may be improvement of customs legislation, automation of customs control, customs declaration, speeding up the process of customs procedures³⁰.

Свирская Мария Андреевна, Толстая Мария Игоревна.
Направления развития таможенных служб Республики
Беларусь и США

Научный руководитель: Мойсеёнок Надежда Сергеевна,
 преп.

Белорусская таможенная служба выполняет те же функции, что и таможни других развитых стран. К таким функциям относятся правоохранительная, регулирование внешней торговли с помощью тарифных и нетарифных методов сбор и ведение таможенной статистики внешней торговли и др.

Тем не менее, главной задачей белорусской торговли является защита экономических интересов страны, национальных, культурных и исторических ценностей.

Существуют специальные уполномоченные органы, таможенные органы, задачей которых является защита экономических интересов страны. Центральным таможенным органом является Государственный таможенный комитет Республики Беларусь³¹.

³⁰ Научный журнал «Novaum» [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <http://novaum.ru/>. – Дата доступа: 18.03.19.

³¹ Веремейчик, О.В. Английский для таможенников = English for Customs Officers : учебник / О. В. Веремейчик. – Минск : Вышэйшая школа, 2018. – 327 с. : ил.

Современная таможенная служба Республики Беларусь находится под объективным воздействием региональных и международных вызовов и тенденций, оказывающих непосредственное влияние на ее развитие и, в конечном итоге, на результаты работы и обеспечение безопасности в сфере внешнеэкономической деятельности государства.

Государственным таможенным комитетом разработаны Основные направления развития таможенной службы Республики Беларусь на 2016–2020 годы и на прогнозный период до 2025 года, а также индикаторы оценки выполнения задач, поставленных в Основных направлениях и Программе мер по их реализации.

Стратегическими целями таможенной службы Республики Беларусь определены: обеспечение экономической безопасности страны, оперативное реагирование на возникающие риски и угрозы в сфере таможенного дела, достижение полноты сбора в бюджет платежей, контролируемых Государственным таможенным комитетом, создание благоприятных условий для ведения бизнеса на основе повышения качества и результативности таможенного администрирования при оптимизации расходов на обеспечение деятельности.

В условиях экспортно-ориентированной экономики и транзитной открытости, свободы предпринимательства таможенная служба Беларуси обеспечит обслуживание внешнеторгового товаропотока, в частности, за счет оптимизации движения товарных потоков, развития таможенной логистики.

В Основных направлениях развития таможенной службы Республики Беларусь на 2016–2020 годы и на прогнозный период до 2025 года стоят конкретные задачи, тесно увязанные с интересами бизнес-сообщества.

1) Дальнейшее совершенствование электронного таможенного декларирования и развитие системы автоматического выпуска товаров.

При реализации технологий предварительного декларирования доля электронных предварительных деклараций возрастет с 30% до 70%. При этом автоматический выпуск по таким декларациям возрастет с 0 до 20%.

Предполагается переход на использование электронной дистанционной формы обращения в таможенные органы при подаче заявлений с целью реализации акцизных марок, включения банков и небанковских кредитно-финансовых организаций в реестр, заявлений на возврат излишне уплаченных таможенных платежей в торговом обороте, а также ряда иных документов, которые сейчас предоставляются в бумажном виде.

Продолжится работа по развитию центральной базы лицевых счетов плательщиков. В результате появится возможность осуществлять полномасштабный контроль за уплатой таможенных платежей в режиме реального времени до выпуска товаров. Субъекты хозяйствования смогут получать актуальную информацию о состоянии своего лицевого счета в любой момент времени.

В соответствии с Основными направлениями, к концу 2020 года долю автоматически выпускаемых товаров планируется довести до 25% при экспорте и до 10% при импорте.

2) Сокращение времени совершения таможенных операций.

Совершенствование взаимодействия с заинтересованными органами в части автоматизированного контроля документов, подтверждающих соблюдение запретов и ограничений. Определено увеличение доли вывозимых товаров, время выпуска которых не больше 5 минут, до 75%, ввозимых, время выпуска которых не больше 2 часов, до 90%.

3) Повышение транзитной привлекательности.

Кроме внедрения автоматического транзита планируется минимизировать контрольные операции с сохранением безопасности поставок товаров на основе

применения Системы анализа рисков. К 2020 году оформление 80% транзитных товаров должно составлять менее 10 минут³².

Что касается США, то с количеством сотрудников, превышающим 60 000 человек, их Таможенно-пограничная служба (СВР) является одним из самых крупных правоохранительных органов. Он отвечает за недопущение террористов и оружия на территорию страны, вместе с тем содействуя облегчению законных международных поездок и торговли.

Являясь первым единым пограничным объединением США, СВР использует комплексный подход к управлению и контролю границ, объединяя таможенную, иммиграционную, пограничную и сельско-хозяйственную службу защиты в одну скоординированную деятельность.

Все работники СВР несут ответственность за соблюдение сотен законов и правил США. В день СВР принимает около миллиона посетителей, просматривает более 67 000 грузовых контейнеров, арестовывает более 1100 человек и конфискует около 6 тонн наркотиков³³.

Следует также отметить, что СВР наделена достаточными правами и обязанностями самостоятельно принимать решения по допуску или недопуску иностранцев в страну. Это отличает ее от других таможенных служб мира.

Таможенная служба не может функционировать должным образом в течение длительного периода времени без изменений и улучшений.

Инновации в таможенной службе США выражаются в планомерном системном развитии и совершенствовании технических средств таможенного контроля, технологии таможенного оформления и контроля, эффективности

³² Государственный таможенный комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <http://www.customs.gov.by/>. – Дата доступа: 16.03.19.

³³ U.S. Customs and Border Protection [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <https://www.cbp.gov/>. – Дата доступа: 17.03.19.

использования ресурсов таможенных органов, улучшения условий труда персонала.

Таможенная служба США осуществляет свое развитие на применении индустриальных систем контроллинга и мониторинга. Современный контроллинг включает в себя управление рисками, обширную систему информационного снабжения предприятия, систему оповещения путём управления системой ключевых показателей, управление системой реализации стратегического, тактического и оперативного планирования и систему менеджмента качества. Служба контроллинга помогает проанализировать сложившуюся ситуацию и принять правильное решение в складывающихся условиях, что, несомненно, повышает эффективность работы таможенных органов.

Мониторингом называется постоянный контроль со стороны таможенных органов за соблюдением 107 таможенных законов и правил. Мониторинг проблем, возникающих в системе таможенных услуг, является ключевым условием ее успешного функционирования.

Для того, чтобы ускорить процесс таможенного контроля 95% деклараций представляются в электронном виде. Совершенствуются методы и технологии таможенного досмотра, вводятся в строй стационарные и передвижные системы обнаружения, обеспечивающие полное сканирование контейнеров и товаров. Оперативные сотрудники таможенных органов могут проводить негласные операции по наблюдению за объектами, подозреваемыми в нарушении законов.

Таможенная служба США – единственная инстанция, где работники таможенной службы имеют полномочия осматривать людей, груз и средства перевозки, пересекающих американские границы без ордера на обыск. Также они используют специальные компьютерные системы для распознавания определенных несоответствий как в перевозке груза через международный границу, так и в перевозке пассажиров.

Развитие досмотровой рентгеновской техники связано с совершенствованием программного обеспечения вплоть до автоматизированного распознавания образов опасных объектов. Это привело к тому, что человек может не принимать участия во время досмотра, а значит, снижается или исключается возможность сговора нарушителей (террористов, контрабандистов и т.п.) с сообщником среди персонала на данном участке.

Таким образом, можно сделать вывод, что таможенная служба Республики Беларусь и американская СВР имеют много общего. Однако, как развивающемуся государству, Республике Беларусь есть к чему стремиться. Это может быть совершенствование таможенного законодательства, автоматизация таможенного контроля и таможенного декларирования, ускорение процесса таможенных процедур³⁴.

³⁴ Научный журнал «Novaum» [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <http://novaum.ru/>. – Дата доступа: 18.03.19.

Slobodnik Kristina Vladimirovna. *Capacity building: WCO's experience*

The research advisor: Veremeychik Olga Valeryevna, PhD in Pedagogical Sciences, Associate Professor

Customs authorities around the world play a significant role in the implementation of a range of vitally important government policies and contribute to the achievement of various national development objectives. Moreover, Customs is an essential instrument in the activity of the key organizations and individuals involved in making important trade and foreign investment decisions.

In this context purposeful and targeted capacity building investments focused on improving the efficiency and effectiveness of Customs administrations can bring tangible benefits to governments taking advantage of the many development opportunities provided by the expanding global trading system³⁵.

Despite the fact that the main roles and responsibilities of Customs authorities have remained basically the same for many years, the manner in which Customs administrations discharge these roles and responsibilities has changed greatly in recent times. The core reasons for change can be the following:

- globalization and continued growth in the level of international trade;
- heightened international awareness (and quantification) of the costs associated with complying with inefficient and outdated border formalities;
- increased investment by the private sector in modern logistics, inventory control, manufacturing and information systems, leading to increased expectation for Customs to provide prompt and predictable processing of imports and exports;
- increased use and availability of new information and communication technologies;

³⁵ The State Customs Committee of the Republic of Belarus [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.customs.gov.by/ru/>. – Date of access: 24.03.2019.

- greater policy and procedural requirements directly associated with international commitments (such as accession to the WTO);
- increased international competition for foreign investment;
- proliferation of regional trading agreements which significantly increase the complexity of administering border formalities and controls;
- increased workload and government expectations, with static or decreasing financial and human resource allocations;
- increased awareness of the importance of good governance and sound integrity within Customs services.³⁶

Resultantly these cases have made both the business community and major international financial institutions realize the importance of effective Customs administration to the economic and social prospects of developing countries. It is now clearly understood that a well-performing and ethical Customs administration can make a major contribution to effective revenue mobilization and can assist governments to facilitate trade and investment and increase confidence in the quality and integrity of government institutions.

Therefore, appropriate resources for undertaking practical capacity building initiatives in the Customs administrations of developing countries serve as a sound and cost-effective economic investment for governments and donor organizations. Furthermore, it can help Customs authorities make more meaningful contribution to a number of national development objectives such as foreign investment, revenue collection, community protection, trade facilitation, national security and ultimately poverty reduction.

In the Customs context, capacity building is commonly understood as developing or acquiring the skills, competencies, tools, processes and resources needed to improve the capacity of

³⁶ Customs Capacity Building Strategy [Electronic resource]: World Customs Organization – Mode of access: http://www.wcoomd.org/en/topics/capacity-building/overview/~/_/media/3C486A00F972488DB85F687EA0F551FB.ashx – Date of access: 24.03.2019

the administration to carry out its allotted functions and achieve its objectives.

Nowadays there is no universally accepted model for modern Customs administration. That is why the international Customs community supposes that all capacity building activities in Customs should be aimed at increasing Customs' performance in respect of each of the key principles defined in the Revised Kyoto Convention: integrity, transparency, accountability, predictability, client service, facilitation and control, standardization and etc. In addition, all Customs reform and modernization efforts should be focused on establishing or strengthening the management and administrative capacity of Customs administrations.

The WCO Secretariat, Member administrations and donor organizations have conducted a lot of research in recent years. They've managed to identify a range of factors that contribute to the success or otherwise of capacity building initiatives. They are the following:

- The Need for Accurate Diagnosis of Capacity Building Needs and the Development of Country-Specific Responses;
- The Need for Sustained High-Level Political Will and Commitment;
- The Need for Enhanced Co-operation and Coherence;
- The Need for Greater Ownership and Participation of Customs Personnel;
- The Need for Realistic Government and Donor Expectations;
- The Need for Adequate Human and Financial Resources to be Devoted to Capacity Building Initiatives.

To redress these issues capacity building initiatives should incorporate quite longer implementation timeframes; make better provision for post-implementation support; incorporate adequate provision for short and long term in-country advisors and include mechanisms for the provision of additional support and long-term funding provisions (particularly in the case of communication and information technology based interventions).

The achievement of meaningful and sustainable improvement in efficiency and effectiveness requires require the concerted and

co-operative effort of all stakeholders, including: governments, Customs administrations, the private sector, key international organizations, international financial institutions, regional development banks and national assistance agencies, WCO Member administrations from developed countries and the WCO Secretariat.

In recent years, governments, donors and Member administrations have increasingly looked to the WCO to provide sound advice and direction on the diagnosis of Customs needs and the content, focus and methodologies needed to effect real and sustainable improvement in the Customs administrations of the developing world. Fortunately, unlike some other areas of public administration, the basic building blocks for improving the efficiency and effectiveness of Customs already exist.

The WCO's Customs Capacity Building Diagnostic Framework brings together in one clear and concise document all key elements and foundations necessary to establish an efficient and effective Customs administration. It provides a comprehensive and standardized methodology for the diagnosis of needs and the design and development of appropriate capacity building programmes. It includes a readiness assessment tool and a series of ten chapters that cover all the core components of a comprehensive capacity building programme.

Unfortunately, to date many capacity building initiatives have failed to meet their desired objectives and what has been missing is a broad and comprehensive strategy designed to mobilize international support, increase co-ordination and co-operation between all stakeholders, and provide a sound framework for practical and sustainable capacity building in the Customs administrations of the developing world.

The WCO's Customs Capacity Building Strategy is designed to provide a pragmatic response to identifying and addressing the capacity building needs of Customs administrations in the developing world. Likewise, the WCO's internationally agreed conventions, instruments and best-practice approaches provide the building blocks necessary for sound Customs administration.

So, it is now up to all stakeholders to commit themselves to

the practical implementation of the principles and suggested actions contained in this strategy.

Слободник Кристина Владимировна. *Наращивание потенциала: опыт ВТамО*

Научный руководитель: Веремейчик Ольга Валерьевна, к.
пед. наук, доцент

Таможенные органы всего мира играют важную роль в реализации ряда жизненно важных направлений государственной политики и вносят свой вклад в достижение целей национального развития. Кроме того, таможня является неотъемлемым инструментом деятельности ключевых организаций и отдельных лиц, участвующих в принятии важных решений в области торговли и иностранных инвестиций.

В этом контексте целенаправленные инвестиции в наращивание потенциала, направленные на повышение эффективности и действенности таможенных служб, могут принести значительную пользу правительствам, использующим многочисленные возможности развития, предоставляемые расширяющейся глобальной торговой системой³⁷.

Несмотря на то, что основные функции и обязанности таможенных органов течение многих лет остаются практически неизменными, в последнее время характер выполнения этих функций и обязанностей таможенными органами значительно изменился. Основные причины этого изменения следующие:

- глобализация и продолжающийся рост объемов международной торговли;
- повышение международной осведомленности (и количественной оценки) о затратах, связанных с

³⁷ Государственный таможенный комитет Республики Беларусь[Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.customs.gov.by/ru/>. – Дата доступа: 24.03.2019.

выполнением неэффективных и устаревших пограничных формальностей;

- увеличение инвестиций частного сектора в современную логистику, инвентарный контроль, производство и информационные системы, что привело к росту ожиданий таможен в отношении обеспечения быстрой и предсказуемой обработки импорта и экспорта;

- расширение использования и доступности новых информационных и коммуникационных технологий;

- ужесточение политических и процедурных требований, непосредственно связанных с международными обязательствами (например, вступление в ВТО);

- усиление международной конкуренции за иностранные инвестиции;

- увеличение числа региональных торговых соглашений, которые существенно усложняют выполнение пограничных формальностей и осуществление пограничного контроля;

- увеличение рабочей нагрузки и ожиданий правительства при неизменном или сокращающемся выделении финансовых и людских ресурсов;

- повышение осведомленности о важности надлежащего управления и добросовестности в таможенных службах³⁸.

В результате этого как деловые круги, так и крупные международные финансовые учреждения осознали важность эффективного таможенного администрирования для экономических и социальных перспектив развивающихся стран. В настоящее время ясно понимается, что хорошо функционирующее и этичное таможенное управление может внести значительный вклад в эффективную мобилизацию доходов и помочь правительствам в содействии торговле и

³⁸ Customs Capacity Building Strategy [Electronic resource]: World Customs Organization – Mode of access: http://www.wcoomd.org/en/topics/capacity-building/overview/~/_media/3C486A00F972488DB85F687EA0F551FB.ashx – Date of access: 24.03.2019

инвестициям и повышении доверия к качеству, честности и неподкупности государственных учреждений.

Поэтому соответствующие ресурсы для реализации практических инициатив по наращиванию потенциала в таможенных органах развивающихся стран служат надежным и экономически эффективным источником экономических инвестиций для правительств и организаций-доноров. Кроме того, она может помочь таможенным органам внести более весомый вклад в достижение ряда национальных целей развития, таких как иностранные инвестиции, сбор налогов, защита общин, упрощение процедур торговли, национальная безопасность и, в конечном счете, сокращение масштабов бедности.

В таможенном контексте наращивание потенциала обычно понимается как развитие или приобретение навыков, компетенций, инструментов, процессов и ресурсов, необходимых для повышения способности администрации выполнять возложенные на нее функции и достигать поставленных целей.

В настоящее время общепризнанной модели современного таможенного администрирования не существует. Именно поэтому международное таможенное сообщество исходит из того, что вся деятельность по наращиванию потенциала таможни должна быть направлена на повышение эффективности работы таможни по каждому из ключевых принципов, определенных в пересмотренной Киотской конвенции: добросовестность, прозрачность, подотчетность, предсказуемость, обслуживание клиентов, упрощение процедур и контроль, стандартизация и т.д. Кроме того, все усилия по реформированию и модернизации таможенных служб должны быть направлены на создание или укрепление управленческого и административного потенциала таможенных органов.

За последние годы Секретариат ВТамО, администрации государств-членов и донорские организации провели большое количество исследований. Им удалось

выявить ряд факторов, способствующих успеху или неудаче инициатив по наращиванию потенциала. Они следующие:

- необходимость точной диагностики потребностей в наращивании потенциала и разработке ответных мер с учетом специфики стран;
- потребность в устойчивой политической воле и приверженности на высоком уровне;
- необходимость укрепления сотрудничества и слаженности;
- необходимость повышения ответственности и участия сотрудников таможенных органов;
- необходимость реалистичных ожиданий правительства и доноров;
- необходимость выделения адекватных кадровых и финансовых ресурсов для инициатив по созданию потенциала.

Таким образом, все заинтересованные стороны должны взять на себя обязательство по практической реализации принципов и предлагаемых действий, содержащихся в этой стратегии.

Sholomitskaya Elena Valerievna. *Customs representatives in customs clearance*

The research advisor: Moyseyonok Nadezhda Sergeevna, Lecturer

The procedure of the movement of goods across the customs border of the Customs Union, including international postal items, and the release of goods by customs authorities are governed by the Customs Code of the Eurasian Economic Union, Decisions of the Commission of the Eurasian Economic Union, the Agreement on the procedure of the movement of goods by individuals for personal use across the customs border of the Customs Union and for the performance of customs operations associated with their release.³⁹

Customs clearance is the act of passing goods through customs so that they can enter or leave the country. Customs clearance work involves preparation and submission of documentations required to facilitate export from the country or import into the country, representation of a client during customs examination, assessment, payment of duty and receiving cargo from customs after clearance along with documents.

In order to speed up the customs processing, a customs declaration should be drawn up in French, English or a language accepted in a destination country, with translation into the Russian or Belarusian language.

The information that is necessary to be provided for customs clearance is the following: tax information of the importer and exporter; origin and destination of the import/export; name and country of the means of transport; number of packages, gross and net weight, volume and description of the goods; payable taxes (for imports). There are certain types of merchandise that may require examination, such as medical or pharmaceutical goods. In these cases, it is necessary

³⁹ Customs Clearance[Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: http://usa.mfa.gov.by/en/visit_Belarus/customs_formalities/. – Дата доступа: 18.03.2019.

to provide certificates to prove that the merchandise has passed relevant controls.⁴⁰

Customs clearance of imported goods can be carried out as standard procedure or priority (customs clearance of perishable goods, humanitarian and technical assistance and other similar products).

Customs clearance in Belarus has the following steps:

1. arrival of cargo on the territory of Belarus;
2. transit from customs borders to internal customs clearance checkpoints;
3. placement of cargo in the zone of customs control of goods for temporary storage;
4. direct declaration and filling in the customs declaration.
5. release of goods;
6. import customs clearance procedure.

Every port in every country around the world puts its cargo through a customs clearance process. The rules, regulations, and laws are a bit different from country to country, sometimes even from port to port within a country, which makes someone who specializes in customs clearance very important to a shipper exporting and importing goods. These specialists are called customs representatives or customs brokers (according to the Customs Code of the Eurasian Economic Union) and the work they do is called customs brokerage or sometimes customs broking.⁴¹

If customs laws are not properly obeyed, it could result in ghastly fines, the cargo could be placed on inspection holds (which later results in high detention fees), or the goods could be seized and completely destroyed. In order to avoid negative encounters with Customs, many shippers choose to use a Customs Broker.

⁴⁰ Закон Республики Беларусь от 129-3 от 10.01.2014 "О Таможенном регулировании в Республике Беларусь" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://kodeksy-by.com/zakon_rb_o_tamozhennom_regulirovanii_v_respublike_belarus.htm. – Дата доступа: 18.03.2019.

⁴¹ What is Customs Clearance? [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: <https://www.universalcargo.com/what-is-customs-clearance/>. – Дата доступа: 18.03.2019.

They will ensure that shipments meet all legal requirements, organize and submit necessary documentation, and review packing lists and commercial invoices to verify that taxes and duties have been properly calculated and paid. A Customs Broker will make sure that the goods are correctly classified with the appropriate Harmonized Code, allowing their clients to pay the lowest possible taxes and duties.

As Customs Brokers do business on behalf of the importer, they must have on file a valid Customs Power of Attorney from the Importer. Importers should be aware that they are the Importers of Record, payment to the broker will not relieve them of the liability for Customs charges, duties, taxes, or other debts owed Customs in the event that these charges are not paid by the broker; therefore, Customs charges may be paid with a separate check payable to Customs which shall be delivered to Customs by the Broker.

Companies included in the register of the National Bank of the Republic of Belarus have the right to provide broker services in the Republic of Belarus.

To sum it up, customs clearance involves the preparation and submission of documentations required to facilitate export or imports into or out of the country, representing a client during customs examinations, assessments, payments of duties and co-taking the delivery of cargo from customs after clearance along with required documents which can be done with the help of customs representatives/customs brokers, who specialize in customs clearance.

**Шоломицкая Елена Валерьевна. Таможенное
представительство в таможенном оформлении**

Научный руководитель: Мойсеёнок Надежда Сергеевна,
преп.

Порядок перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза, в том числе отправка в международных почтовых отправлениях, а также выпуск

товаров таможенными органами регулируется Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, Решениями Комиссии Евразийского экономического союза, Соглашение о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском.⁴²

Таможенное оформление - это акт прохождения товаров через таможню, после чего они могут въезжать или выезжать из страны. Таможенное оформление включает в себя подготовку и представление документов, необходимых для облегчения вывоза/ввода из страны или в страну, представление клиента во время таможенного досмотра, оценки, уплаты пошлины и получения груза от таможни после оформления вместе с документами. Информация, которую необходимо предоставить для таможенного оформления, следующая: налоговая информация импортера и экспортера; происхождение и назначение импорта / экспорта; название и страна транспортного средства; количество упаковок, вес брутто и нетто, объем и описание товара; подлежащие уплате налоги (на импорт). Существуют определенные виды товаров, которые могут потребовать проверки, такие как товары медицинского назначения или фармацевтические товары. В этих случаях необходимо предоставить сертификаты, подтверждающие, что товар прошел соответствующий контроль.⁴³

Для того, чтобы ускорить процесс таможенного оформления, таможенная декларация должна быть составлена на французском, английском или языке, принятом в стране прибытия, с переводом на русский или белорусский язык.

⁴² Customs Clearance[Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: http://usa.mfa.gov.by/en/visit_Belarus/customs_formalities/. – Дата доступа: 18.03.2019.

⁴³ Закон Республики Беларусь от 129-3 от 10.01.2014 "О Таможенном регулировании в Республике Беларусь" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://kodeksy-by.com/zakon_rb_o_tamozhennom_regulirovanii_v_respublike_bielarus.htm. – Дата доступа: 18.03.2019.

Информация, которую необходимо предоставить для таможенного оформления, следующая: налоговая информация импортера и экспортера; происхождение и прибытие импорта / экспорта; название и страна транспортного средства; количество упаковок, вес брутто и нетто, объем и описание товара; подлежащие уплате налоги (на импорт). Существуют определенные виды товаров, которые могут потребовать проверки, такие как товары медицинского назначения или фармацевтические товары. В этих случаях необходимо предоставить сертификаты, подтверждающие, что товар прошел соответствующий контроль.

Таможенное оформление импортируемых товаров может осуществляться в качестве стандартной процедуры или приоритетной (таможенное оформление скоропортящихся товаров, гуманитарная и техническая помощь и другие аналогичные товары).

Таможенное оформление в Беларуси состоит из следующих этапов:

1. Прибытие груза на территорию Беларуси;
2. Транзит от таможенных границ до внутренних пунктов таможенного оформления;
3. Размещение груза в зоне таможенного контроля товаров для временного хранения;
4. Прямая декларация и заполнение таможенной декларации.
5. Выпуск товара;
6. Процедура таможенного оформления импорта.

В любом порту любой страны проводится таможенное оформление груза. Правила, положения и законы немного отличаются в разных странах, иногда в портах внутри одной и той же страны, что определяет важность для экспортера и импортера товаров человека, разбирающегося в таможенном оформлении. Эти специалисты называются таможенными представителями или таможенными брокерами (согласно Таможенному кодексу Евразийского экономического союза), а работа, которую они выполняют,

называется таможенное представительство или иногда таможенный броукинг.⁴⁴

Если законы в таможенной сфере не соблюдаются должным образом, это может привести к серьезным штрафам, груз может быть помещен в инспекционные трюмы (что впоследствии приводит к большим уплатам за задержание) или товары могут быть изъяты и полностью уничтожены. Чтобы избежать негативных моментов, связанных с таможней, многие грузоотправители предпочитают использовать таможенного брокера.

Последние будут обеспечивать соответствие поставок всем требованиям закона, организовывать и представлять необходимую документацию, а также проверять упаковочные листы и коммерческие счета-фактуры, чтобы убедиться, что налоги и пошлины были правильно рассчитаны и оплачены. Таможенный брокер позаботится о том, чтобы товарам был присвоен верный код в соответствии с Гармонизированной системой, позволяющий клиентам платить минимально возможные налоги и сборы.

Поскольку таможенные брокеры ведут дела от имени импортера, они должны иметь при себе действующую таможенную доверенность от импортера. Импортеры должны иметь в виду – так как вы являетесь ответственным импортером, оплата брокеру не освобождает вас от ответственности за таможенные сборы, пошлины, налоги или другие долги перед таможней в случае, если эти сборы не оплачены брокером; следовательно, таможенные сборы и пошлины могут быть оплачены отдельным чеком, подлежащим уплате таможне, который должен быть предоставлен таможне брокером.

Организации, включенные в реестр брокеров Национального банка Республики Беларусь, имеют право предоставлять брокерские услуги в Республике Беларусь.

Подводя итог, можно сказать, что таможенное оформление включает в себя подготовку и представление

⁴⁴ What is Customs Clearance? [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: <https://www.universalcargo.com/what-is-customs-clearance/>. – Дата доступа: 18.03.2019.

документов, необходимых для облегчения вывоза или ввоза в страну или из страны, представление интересов клиента во время таможенных проверок, оценок, уплаты пошлин и совместного принятия груза с таможни после оформления наряду с необходимыми документами, что может быть осуществлено с помощью таможенных представителей / таможенных брокеров, которые специализируются на таможенном оформлении.

Shcherbakova Ekaterina Olegovna. *Risk processes in modern society*

The research adviser: Vasuchionok Ludmila Petrovna, PhD in economics, Associate professor

Due to the relevance of the topic of risks and security in the modern world as a global risk space, in the scientific literature there are different approaches and paradigms to its study. Scientific comprehensive development of problems of development, risks and related security originates in the works of classics – M. Weber, F. Tennis, etc. M. Weber, systematically and consistently reveals the importance of forms of rationality in risk activities and risk management⁴⁵. The theory of society and community in the works of F. Tennis is aimed at the structural differentiation of modern and traditional society, as well as the definition of their inherent risks. Perceptions of the place and role of risks in the world have constantly changed and continue to be concretized today. The presence of many definitions of the concept of "risk" indicates its complexity as an object of study. The fact is that different authors, choosing certain aspects, represent them as the main ones in the analysis of the "risk society".

Initially, the concept of "risk society" was introduced by the German economist W. Beck, who concluded that modern society itself produces risks, and these risks are a common destiny in modern society. English philosopher E. Giddens calls risks an integral attribute of modern society, noting the increasing degree of risks in society and the threatening nature of modernity. German social thinker N. Luman considered risk as a fundamental factor determining the behavioral space of any individual. American scientist M. Douglas recognizes the risk as a fundamental differentiating function when Western societies regulate the processes of social integration and exclusion with the help of risk. English philosopher S. Lash, working within the phenomenological direction, emphasizes the importance of risk

⁴⁵ Weber, M. Protestant ethics and the spirit of capitalism. – Moscow: Russian political encyclopedia, 2006. – 656 p.

assessment through stereotypes and other semantic meanings that determine the perception and reaction to the "risky". John. Ritter, known as the author of the theory of "McDonald's" society, explores the relationship of the spread of standardized practices in all spheres of public life and the increase in social risks⁴⁶.

The problems of risks and riskiness of modern society in the conditions of uncertainty of the new social reality are described in detail in the works of Russian specialists V. Grishaev, A.V. Mozgova, N. L. Smakotina, O. N. Janicki. The main social and cultural features of modern society from the point of view of transition from the closed type to the open are analyzed in the works of V. I. Dobrenkov, A. G. Zdravomyslov, T. I. Zaslavskaya, N. N. Moiseeva, V. A. Yadova.

In the Republic of Belarus this problem field and related issues study D. K. Bezniuc, vardomatsky A. P., A. N. Danilov, G. M. Evellin, J. G. Chernyak, S. P. Romanova, V. N. Force.

The research of risk and security problems in modern society is developing in the following areas:

- Risk as a factor in the development of modern society (V. A. Bakhmetyev, M. N. Vandyshev, K. A. Gavrilov, Yu. F., Gordienko, N. E. Grigorieva, V. V. Grishaev, V. I. Dobrenkov, A. M. Dorozhkin, V. I. Zubkov, V. I. Kovalev, etc.). Thus, the head of the sector of risk and disaster problems of the Institute of sociology of the Russian Academy of Sciences A.V. Brain deals with the problems of risk and disasters in modern society, focusing on risk communication as a phenomenon of modernity. Oh. N. Yanitsky develops the direction of theoretical and methodological research of modern risks. K. A. Feofanov identifies a separate sub-disciplinary sociological direction – social riskology based on the study of different types of risks and threats (natural, man-made, social, political, socio-cultural, etc.). A. M. Dorozhkin analyzes the risk in the social space in terms of projection of the global perspective. O. V. Ostroukhov analyzes the specifics of risk and emergency situation in the modern world. V. I. Kovalev studies social aspects of safe development in the

⁴⁶ Rudashevsky, V. D. Risk, conflict and uncertainty in the decision - making process and their modeling // Questions of psychology, 1974, № 2. – P. 14 – 32 p.

context of globalization. M. N. Vandyshev actualizes methodological problems of analysis of risk aspects of social action in modern society. Yu. F. Gordienko deals with the problem of choice in a multilevel risk system of modern society.

- Economic risks and the risk situations in Economics, business and foreign economic activity (V. V. Aleinikov, Y. I. Bogdanov, O. V. Vasilenko, E. D. Gnedenko, O. V. Grebenyuk, V. M. Granaturov, O. A. COSATU, Z. G. Makeev, O. Yu. Martyuchenko, V. B. Motorin, S. B. Petrov, A. V. Polishchuk, V. L. raigorodsky, E. V. Tikhonova, E. V. Ceccarini, O. N. Chechetkina, T. S. Shestovskaya, etc.). For example, O. Yu. Martyuchenko deals with the problems of entrepreneurial risk in the social functions of the Russian business layer. T. S. Shestovskikh considers risk in the structure of entrepreneurial behavior. The sphere of scientific interests of O. A. Kosata is the social distribution of consumer risks in the consumer market. Oh. N. Chechetkina develops social and management mechanisms to reduce risks in small businesses. I. Ya. Bogdanov focuses his scientific work on the assessment of economic risks and security, and their consequences⁴⁷. The subject of the study is E. V. Tikhonova occupational safety management.

- Problems of social security (A Gyce, E. G. Anisimova, E. V., Barkovskaya, S. V. Gushchin, I. F. Dementieva, V. A. Ivanov, Yu. A. Korablin, B. B. Kuznetsov, Ya. A. Margulyan, V. S. Plotnikov, K. V. Popova, G. Yu. Shchekin, V. N. Shubkin et al.). Thus, M. P. Ulyanovsk develops the theme of institutional transformation of society with an emphasis on social security. Ya. a. Margulyan optimizes ways to ensure the latter. Yuri Korablin and V. S. Plotnikov analyse the aspect of social security of the person in transformable society. Sphere of professional interests E. G. Anisimova includes the problem of management of social security of civil society.

⁴⁷ Bogdanov, I. Ya. Economic situation in modern Russia and its assessment by the population. – M., 2000. – 124 p.

- Environmental risks (Yu. I. Vorobyov, E. D. Gnedenko, O. V. Grebenyuk, V. B. Kazakova, I. I. Kuzmin, A. Kuzmin, M. V. Liauskiene, T. I. Likhachev, A. S. Kurbatova, A. B. Malyshev, N. Makhutov N., S. M. Myagkov, S. B. Petrov, A. V. Polishchuk, E. N. Solomatina, I. A. Sosunova, S. V. Khetagurov, A. L. Shnyparkov, A. N. Janicki, etc.). Among the designated persons note Liauskiene M. V. and T. I. Likhachev [17], which develop a new direction environmental sociology; I. A. Sosunova, specializing in methodology and methods of socio-ecological research. Ah. Kuzmina devotes her work to the study of ecological movement. E. D. Gnedenko's works, in turn, are interesting in the specifics of the approach to the socio-economic assessment of the main aspects of environmental risks.

- Risk management (H. B. Efimochkina, N. So. Zinchenko, O. O. King, M. V. Ramazanov, M. A. Sidorov, V. V. Cherkasov, E. O. Chovushyan, etc.). For Example, N. B. Efimochkin develops social-administrative technologies of information security. M. V. Ramazanov focuses scientific activity on the problem of financial risk management. O. O. Korol is engaged in optimization of decision-making in the conditions of conflicts and risks.

- Problems of social uncertainty and instability (A.V. Kryzhanovsky, V. K. Levashov, T. G. Leshkevich, etc.).
- Technological risks (A. V. Brain, N. N. Moses, etc.).
- Information risks (V. L. Romanov, T. V. Shafranov-Kutsev, V. P. Shemyakin, etc.).
- Risk and deviation (A. V. Lysova, O. V. Teploukhova, etc.).

Щербакова Екатерина Олеговна. *Рискогенные процессы в современном обществе*

Руководитель: Васюченко Людмила Петровна, кандидат экономических наук, доцент

В силу актуальности темы рисков и безопасности в современном мире как глобальном рисковом пространстве, в

научной литературе существуют различные подходы и парадигмы к ее изучению. Научная всесторонняя разработка проблем развития, рисков и связанной с ними безопасности берет свое начало в трудах классиков – М. Вебера, Ф. Тенниса и т.д. М. Вебер, систематично и последовательно раскрывает значение форм рациональности в рисковом действии и управлении риском⁴⁸. Теория общества и общности в работах Ф. Тенниса нацелена на структурное разграничение современного и традиционного общества, а также определение свойственных им рисков. Представления о месте и роли рисков в мире постоянно менялись и продолжают конкретизироваться в настоящее время. Наличие многих определений самого понятия «риск» свидетельствует о его сложности как объекта исследования. Дело в том, что разные авторы, выбирая те или иные аспекты, представляют их главными при анализе «общества риска».

Первоначально понятие «общество риска» было введено немецким экономистом У.Беком, который заключил, что современное общество само продуцирует риски, и эти риски являются всеобщим уделом в современном обществе. Английский философ Э.Гидденс называет риски неотъемлемым атрибутом современного общества, отмечая увеличивающуюся степень рисков в обществе и угрожающий характер современности. Немецкий социальный мыслитель Н. Луман рассматривал риск как основополагающий фактор, детерминирующий поведенческое пространство любого индивида. Американский ученый М. Дуглас признает за риском основополагающую дифференцирующую функцию, когда западные общества с помощью риска регулируют процессы социальной интеграции и исключения. Английский философ С. Лаш, работающий в рамках феноменологического направления, акцентирует важность оценки риска через стереотипы и другие смысловые значения, которые определяют восприятие и реакции на

⁴⁸ Вебер, М. Протестантская этика и дух капитализма. – М.: Российская политическая энциклопедия, 2006. – 656 с.

«рискованное». Дж. Ритцер, известный как автор теории «макдональдизации» общества, исследует взаимосвязь распространения стандартизированных практик во всех сферах общественной жизни и возрастания социальных рисков⁴⁹.

Проблемы рисков и рискогенности современного общества в условиях неопределенности новой социальной реальности подробно освещены в работах российских специалистов В.В. Гришаева, А.В. Мозговой, Н.Л. Смакотиной, О.Н. Яницкого. Основные социальные и культурные особенности современного общества с точки зрения перехода из закрытого типа в открытый анализируются в трудах В.И. Добренькова, А.Г. Здравомыслова, Т.И. Заславской, Н.Н. Моисеева, В.А. Ядова.

В Республике Беларусь данное проблемное поле и смежные с ним вопросы изучают Д.К. Безнюк, А.П. Вардомацкий, А.Н. Данилов, Г.М. Евелькин, Ю.Г. Черняк, С.П. Романова, В.Н. Фурси др.

Исследование проблем риска и безопасности в современном обществе развивается по следующим направлениям:

- Риск как фактор развития современного общества (В.А. Бахметьев, М.Н. Вандышев, К.А. Гаврилов, Ю.Ф. Гордиенко, Н.Е. Григорьева, В.В. Гришаев, В.И. Добреньков, А.М. Дорожкин, В.И. Зубков, В.И. Ковалев, и др.). Так, руководитель сектора проблем риска и катастроф Института социологии Российской академии наук А.В. Мозговая занимается проблемами риска и катастроф в современном обществе, акцентируя внимание на рискованной коммуникации как феномене современности. О.Н. Яницкий развивает направление теоретико-методологического исследования современных рисков. К.А. Феофанов выделяет отдельное субдисциплинарное социологическое направление – социальную рискологию на основе изучения различных типов рисков и угроз (природных, техногенных, социальных,

⁴⁹ Рудашевский, В.Д. Риск, конфликт и неопределенность в процессе принятия решений и их моделирование // Вопросы психологии, 1974, № 2. – С. 14 – 32 с.

политических, социокультурных и др.). А.М. Дорожкин анализирует риск в социальном пространстве с точки зрения проецирования глобальной перспективы. О.В. Остроухов анализирует специфику риска и чрезвычайной ситуации в современном мире. В.И. Ковалев изучает социальные аспекты безопасного развития в контексте глобализации. М.Н. Вандышев актуализирует методологические проблемы анализа риск-аспектов социального действия в современном обществе. Ю.Ф. Гордиенко занимается проблемой выбора в многоуровневой системе риска современного общества.

- Экономические риски и рисковые ситуации в экономике, бизнесе и внешнеэкономической деятельности (В.В. Алейникова, И.Я. Богданов, О.В. Василенко, Е.Д. Гнеденко, О.В. Гребенюк, В.М. Гранатуров, О.А. Косатая, З.Г. Макиев, О.Ю. Мартюченко, В.Б. Моторин, С.Б. Петров, А.В. Полищук, В.Л. Райгородский, Е.В. Тихонова, Е.В. Чекчурина, О.Н. Четкина, Т.С. Шестовских и др.). К примеру, О.Ю. Мартюченко занимается проблемами предпринимательского риска в социальных функциях российского бизнес-слоя. Т.С. Шестовских рассматривает риск в структуре предпринимательского поведения. Сферой научных интересов О.А. Косатой выступает социальное распределение потребительских рисков на потребительском рынке. О.Н. Четкина разрабатывает социально-управленческие механизмы снижения рисков в малом предпринимательстве. И.Я. Богданов ориентирует свои научные работы на оценку экономических рисков и безопасности, и их последствия⁵⁰. Предметом исследования Е.В. Тихоновой выступает управление безопасностью труда.

- Проблемы социальной безопасности (А.Гыскэ, Е.Г. Анисимова, Е.В. Барковская, С.В. Гушин, И.Ф. Дементьева, В.А. Иванова, Ю.А. Кораблин, В.В. Кузнецов, Я.А. Маргулян, В.С. Плотников, К.В. Попова, Г.Ю. Щекин, В.Н. Шубкин и др.). Таким образом, М.П. Ульяновский

⁵⁰ Богданов, И.Я. Экономическая ситуация в современной России и ее оценка населением. – М., 2000. – 124 с.

развивает тему институциональной трансформации общества с акцентом на социальной безопасности. Я.А. Маргулян оптимизирует способы обеспечения последней. Ю.А. Кораблин и В.С. Плотников анализируют аспект социальной безопасности личности в трансформируемом обществе. Сфера профессиональных интересов Е.Г. Анисимовой включает проблему управления социальной безопасностью гражданского общества.

- Экологические риски (Ю.Л. Воробьев, Е.Д. Гнеденко, О.В. Гребенюк, В.Б. Казакова, И.И. Кузьмин, А.А. Кузьмина, М.В. Лисаускене, Т.И. Лихачева, А.С. Курбатова, А.Б. Малышев, Н.А. Махутов, С.М. Мягков, С.Б. Петров, А.В. Полищук, Е.Н. Соломатина, И.А. Сосунова, С.В. Хетагуров, А.Л. Шныпарков, О.Н. Яницкий и др.). Среди обозначенных персоналий отметим М.В. Лисаускене и Т.И. Лихачеву, которые разрабатывают новое направление инвайронментальной социологии; И.А. Сосунову, специализирующуюся на методологии и методике социально-экологических исследований. А.А. Кузьмина посвящает свои работы исследованию экологического движения. Работы Е.Д. Гнеденко, в свою очередь, интересны спецификой подхода к социально-экономической оценке основных аспектов экологических рисков.

- Управление риском (Н.Б. Ефимочкина, Н.И. Зинченко, О.О. Король, М.В. Рамазанов, М.А. Сидоров, В.В. Черкасов, Э.О. Човушян и др.). Например, Н.Б. Ефимочкина разрабатывает социально-управленческие технологии обеспечения информационной безопасности. М.В. Рамазанов фокусирует научную деятельность на проблеме финансового риск-менеджмента. О.О. Король занимается оптимизацией принятия управленческих решений в условиях конфликтов и рисков.

- Проблемы социальной неопределенности и нестабильности (А.В. Куржановский, В.К. Левашов, Т.Г. Лешкевич и др.).

- Технологические риски (А.В. Мозговая, Н.Н. Моисеев и др.).

- Информационные риски (В.Л. Романов, Т.В. Шафранов-Куцев, В.П. Шемякин и др.).
- Риск и девиация (А.В. Лысова, О.В. Теплоухова и др.).

**BELARUSIAN STATE UNIVERSITY
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

**Matseiko Margarita Ivanovna. *Digital transformation of
transport and logistics processes***

The research advisor: Yastreb Tatiana Anatolievna, Assistant
Professor

In recent years, the concept of "digitalization" has been a subject for discussion in the leading departments of organizations, on international forums and in business circles. The term is different from the "digitization" – the process of converting information into a digital format⁵¹. Digital transformation implies changing the organization's business model with the help of modern technologies and innovations.

"A digital funnel model"⁵² is used to illustrate the digital transformation in different industries. In its center there are industries for which new technologies are a strategy of "survival", the main way to maintain competitiveness in the market - finance, telecommunications, media, services, sales. For other industries, digital transformation is still a strategy of opportunities that allows to analyze and understand what can be achieved in the near future. Such industries include production, tourism, education, real estate, pharmacy, transport and logistics.

There is a worldwide increase in the number of freight traffic on the international transport corridors, in competition among carriers, in customer requirements for accessibility and quality of services. The main objective of logistics is to manage the movement of material, financial and information flows. The main objective of digital logistics is to optimize the management of the flows with the help of new technologies.

⁵¹ Sabbagh, K. Maximizing the impact of digitization / K. Sabbagh // Strategy and formerly booz and company. – 2012. – 32 c.

⁵² Research activities [Electronic resource] / Science and technology center Gazprom. – Mode of access: <https://ntc.gazprom-neft.com/research-and-development/>. – Data of access: 15.04.2019.

So, what is meant by the reference to digitalization of transport and logistics? The main trends are:

1. The creation of digital transport infrastructure. Technical control systems allow to obtain relevant information about the state of the infrastructure, including the situation at border checkpoints, timely identify the need for repair and modernization, take into account engineering specifications when planning the freight.

2. The establishment of digital information platforms to connect all supply chain members. The platform includes a "Single window" system that enables to provide all information for import and export into a single entity at once, and "E-commerce" mechanism, which makes possible the competition between different suppliers of transport and logistics services.

3. The use of new separate technologies:

- cargo control system, which independently determines the appropriate mode of goods transportation and storage, notifies the necessity of overloading;

- satellite-based monitoring system, which allows to optimize the time of empty movement, loading, unloading, repair and downtime.

The need to acquire additional transport to increase the number of transportations will be completely removed by the possibility of intensive work of already existing vehicles.

4. The creation of international digital transport corridors. To date, it seems quite unique to transport the goods along the route China-Europe by rail in 15 days, but the digital transport corridor will halve the time.

The international transport corridor is a single trusted space, which is implemented through a number of international agreements between the participating countries (China-EAEU-EU). In each country, a national sealing operator is created, who is responsible for transit tracking, provides seals for cargo carriers, and send data to the state authorized bodies. The cargo is consolidated in China, where the customs clearance is carried out and the transportation is brought under control of sealing operators and customs authorities of all transit countries. On

arrival at the territory of the EAEU, the cargo carrier is registered automatically; the customs authorities issue electronic transit and activate the seals. Cargo tracking is carried out the whole way. On carrier's departure from the territory of the Union customs authorities complete electronic transit. The removal of the seals takes place directly at the place of delivery by the sealing operator. It is worth noting that all the information contained in the seal, as well as the inspections results and customs decisions are entered into a single database.

The effects of the introduction of a single transport corridor include: the reduction in the time required to inspect the goods, assured transit payments, increased transparency of cargo transportation and partners' trust in each other. Intelligent seals allow to control the movement of the vehicle and notify about incidents during the route (deviations from the track, unauthorized actions with the seal, etc.).

It is worth mentioning that every opportunity is often accompanied with a certain degree of risk, especially if it is connected with new technologies – risk of information leakage, external market management, unpredictable losses, fraud, etc. Government's role is to provide legislation, train competent specialists and create favorable business conditions.

The use of transit potential is a key factor in maintaining the economic competitiveness of the Republic of Belarus. The technological gap with neighboring states in the supply chain management is unacceptable. Therefore, the main goal in the development of the Belorussian logistic system is the introduction of information technologies. Despite the fact that customs authorities and foreign trade operators use automated information systems, most declarations are submitted electronically, transport monitoring is carried out with GPS/GLONASS navigation system, the process of digitalization of logistics of of Belarus is still at the stage of determining the goals and working out the main directions.

All things considered, the obvious conclusion to be drawn is that the main directions of digital development of transport and logistics are: the establishment of digital transport infrastructure

and digital information platforms, the use of certain new technologies and development of international transport corridors. Prospects for further research are seen in a more detailed study of the trend of digitalization, which will definitely affect economic processes, including the supply chain management. In the classical industry, it is possible to influence only two elements of the management triangle "Cost, Speed, Quality"⁵³. Transportation can be organized quickly and efficiently, but require large investments. The only way to achieve simultaneous effect on all the three elements is through digitalization. The main thing does not only lie in the qualitative introduction of new technologies, but also in the willingness of society to adopt them.

**Матейко Маргарита Ивановна. Цифровая
трансформация транспортно-логистических процессов**
Научный руководитель: Ястреб Татьяна Анатольевна, ст.
преподаватель

В течение последних лет концепция «цифровизации» часто упоминается в обсуждениях ведущих отделов организаций, на международных форумах и в деловых кругах. Данное понятие отличается от процесса «оцифровки», связанного с представлением информации в электронном виде⁵⁴. «Цифровая трансформация» подразумевает изменение модели деятельности организации, с помощью современных технологий и инноваций.

Для наглядного представления цифровой трансформации в различных отраслях используется модель «цифровой воронки»⁵⁵. В ее центре находятся отрасли, для

⁵³ Hall, K.A. Perceptions of time, cost and quality management on building projects / K.A. Hall // The Australian journal of construction economics and building. – 2002. – №10. – p. 48-56.

⁵⁴ Sabbagh, K. Maximizing the impact of digitization / K. Sabbagh // Strategy and formerly booz and company. – 2012. – 32 с.

⁵⁵ Research activities [Electronic resource] / Science and technology center Gazprom. – Mode of access: <https://ntc.gazprom-neft.com/research-and-development/>. – Data of access: 15.04.2019.

которых новые технологии является стратегией «выживания», главным способом поддержания конкурентоспособности на рынке – финансы, телеком, медиа, сервисы, продажи. Для других индустрий цифровая трансформация – это все еще стратегия возможностей, которая позволяет проанализировать и понять, что можно достичь в ближайшей перспективе. К таким отраслям относятся производство, туризм, образование, недвижимость, фармацевтика, транспорт и логистика.

Во всем мире растет количество грузопотока по международным коридорам, усиливается конкуренция перевозчиков, повышаются требования клиентов к доступности и качеству услуг. Основная задача логистики – это управление движением материальных, финансовых и информационных потоков. Основная задача цифровой логистики – оптимизация управления данными потоками с помощью новых технологий.

Итак, что имеется в виду при упоминании процесса цифровизации транспорта и логистики? Основные направления:

1. Создание цифровой транспортной инфраструктуры. Системы технического контроля позволяют получать актуальные данные о состоянии инфраструктуры, в том числе об обстановке в пунктах пропуска через государственную границу, своевременно выявлять необходимость ремонта и модернизации, учитывать инженерные характеристики для планирования перевозки.

2. Создание информационных цифровых платформ для интеграции всех участников цепочки. Платформа включает в себя механизм «Единого окна», который позволяет единожды предоставлять информацию для импорта и экспорта в единую структуру, и «Электронной торговли», которая делает возможным конкуренцию между различными поставщиками транспортных и логистических услуг.

3. Использование новых отдельных технологий:

- системы контроля состояния груза, которые самостоятельно определяют подходящий режим его транспортировки и хранения, уведомляют о необходимости его перегрузки;

- системы спутникового мониторинга транспортных средств, которая позволит оптимизировать время разгрузки, погрузки, простоя и ремонта, движения в порожнем состоянии.

Необходимость приобретения дополнительного транспорта с целью увеличения количества перевозок будет полностью устранена возможностью интенсификации работы уже имеющихся транспортных средств.

4. Создание международных цифровых транспортных коридоров. На сегодняшний день уникальной кажется перевозка железнодорожным транспортом по маршруту Китай-Европа за 15 дней, однако цифровой международный коридор позволит выполнить ее в 2 раза быстрее.

Международный транспортный коридор – это единое доверенное пространство, которое реализуется через ряд международных соглашений между странами-участниками (Китай-ЕАЭС-ЕС). В каждой стране создается национальный оператор пломбирования, который отвечает за мониторинг транзита, обеспечивает пломбами грузоперевозчиков, предоставляет данные уполномоченным государственным органам. Груз консолидируется в Китае, где происходит таможенное оформление и постановка перевозки на контроль операторов пломбирования и таможенных органов всех транзитных государств. После прибытия грузоперевозчика на территорию ЕАЭС происходит автоматизированная регистрация транспортного средства, таможенные органы оформляют электронный транзит и активируют пломбы. Мониторинг груза осуществляется на всем пути следования. В момент убытия грузоперевозчика с территории Союза таможенные органы закрывают электронный транзит. Снятие пломб происходит непосредственно в месте доставки оператором пломбирования. Стоит отметить, что вся информация, содержащаяся в пломбе, а также результаты

проверок и принятые таможенными органами решения заносятся в единую базу данных.

Ожидаемый эффект от внедрения единого транспортного коридора заключается в снижении времени досмотра грузов на границе, гарантированных платежах за транзит, повышении прозрачности грузовых перевозок и росте доверия сторон друг к другу. Интеллектуальные пломбы позволят контролировать перемещение транспортного средства и уведомлять об инцидентах во время пути следования (отклонениях по маршруту, несанкционированных действиях с пломбой и т.д.).

Стоит отметить, что каждой возможности всегда соответствует риск, особенно если она связана с новыми технологиями, – опасность утечки информации, внешнего управления рынками сбыта, возникновения убытков, мошенничества и т.д. Вмешательство государства необходимо для законодательного обеспечения, подготовки компетентных специалистов и создания благоприятных условий для бизнеса.

Использование транзитного потенциала является ключевым фактором в поддержании экономической конкурентоспособности Республики Беларусь. Технологическое отставание от соседних государств в управлении цепями поставок недопустимо. Поэтому главная задача в развитии логистической системы Республики Беларусь – внедрение информационных технологий. Несмотря на то, что таможенные органы и субъекты ВЭД используют автоматизированные информационные системы, большинство деклараций подается в электронном виде, мониторинг транспорта осуществляется на основе навигационной системы GPS/ГЛОНАСС, процесс цифровизации логистики Республики Беларусь все еще находится на стадии определения целей и проработки основных направлений.

Найденный и проанализированный материал позволил определить основные направления цифрового развития транспорта и логистики: создание цифровой

транспортной инфраструктуры, цифровых информационных платформ, использование отдельных новых технологий и развитие международных транспортных коридоров. Перспективы дальнейшего исследования видятся в более детальном изучении тенденции цифровизации, которая определенно повлияет на экономические процессы, в том числе и механизмы управления цепями поставок. В классической отрасли возможно влияние только на два элемента концепции «Стоимость, Скорость, Качество»⁵⁶. Перевозка может быть организована быстро и качественно, но требовать больших денежных вложений. Достичь одновременного влияния на все три элемента можно только с помощью цифровизации. Главное – это не только качественное внедрение новых технологий, но и готовность общества к их принятию.

⁵⁶ Hall, K.A. Perceptions of time, cost and quality management on building projects / K.A. Hall // The Australian journal of construction economics and building. – 2002. – №10. – p. 48-56.

Prakapovich Tatsiana Aleksandrovna. *Modernized institution of the AEO in the Eurasian Economic Union: the experience of the Republic of Belarus and the prospects for Mutual Recognition*

The research advisor: Ostroga Viktor Aleksandrovich, Doctor of Historical Sciences, Associate Professor
Kavalenak Dmitry Vitalievich, senior lecturer of the Department of Customs Affairs

The interest to the institution of the Authorized Economic Operator (AEO) has grown significantly in recent years. Essential attention is paid to the AEOs and issues of Mutual Recognition at conferences held under the auspices of the WCO „Global AEO Conference”. In addition, the WCO annually updates the Compendium of the AEOs and SAFE Framework of Standards [1, 0].

In connection with the above said, and also taking into account the fact that the Republic of Belarus is a member of the WCO, we consider it equally important to present the experience of the establishment of the AEO institution in the Republic of Belarus, and also to highlight the promising direction of work on mutual recognition of the AEO programs of the Republic of Belarus with Asian countries and the EU. After all, the Republic of Belarus, being a link between the EU, the EEU and the Asian region, can become the key player and mutual recognition with the AEO of the Republic of Belarus will allow creating the AEO supply chain throughout the continent and benefiting both every interested participant and secure world trade in general.

The new Customs Code of the EEU entered into force on January 1th, 2018. It should be noted that in the new version of the Code institution of the AEO underwent significant changes, both in terms of benefits provided for the AEO, and the conditions for issuing AEO certificates. In the new Code there are 3 types of certificates confirming the status of the AEO. The type of certificate depends on the conditions for assigning status and benefits provided by the AEO. The third type certificate makes it

possible to use all the benefits provided by the Customs Code of the EEU.

Based on the analysis of the chapters of the Customs Code of the EEU, it can be concluded that the key benefits for AEO-1 are the performing of customs operations and customs control on a priority basis and not providing security for fulfillment of the obligation to pay customs payments. Analysis of the benefits for AEO-2 allows us to conclude that these types of the AEO are interested in placing and storing goods on their own premises. The third type of certificate shall give the AEO the right to benefit from the special simplified procedures referred to AEO-1 and AEO-2.

Thus, for the AEO-1, benefits that affect the accelerated performance of customs operations. AEO-2 is most attractive for owners of warehouses and logistics complexes. If a business entity is interested in the whole spectrum of benefits, then the AEO-3 is provided for this.

Simplification in action or what practice says. First of all, the status of the AEO allows a business to save considerable funds. Benefits such as the not providing security for fulfillment of the obligation when placing goods under the customs procedure of customs transit, when releasing goods before completing the verification of documents (information) or during the customs examination; and the release of goods before submitting the declaration of goods is significant for all AEOs.

Often, the business, to replenish working capital, resorts to bank loans. Take, for example, the need to pay all customs payments at once:

On average, the AEO of the Republic of Belarus use customs clearing for 200 TEU per month, taking into account the weighted average rate of the ETT tariff of the EEU (6%) and VAT (20%), the entity must pay about \$ 3 million in customs payments per month. The minimum percentage for a dollar loan is 6%. Approximate amount of overpayment: \$ 15,000 per month, and as a result, \$ 180,000 per year!

Moreover, benefits for the AEO, such as performing of customs inspection or customs control on a priority basis,

performing of customs operations on a priority basis, save time for the AEO, and these days «time is also money». Also, the status of the AEO is a kind of image, competitiveness in the global market. Confidence in AEOs from third-party foreign companies is greater than to ordinary business entities. We should not forget that AEOs have the opportunity to participate in the MRA and pilot projects conducted by customs and other government agencies. MRA bonuses are still ahead for us, but the benefits of participating of the AEOs in pilot projects are obvious now.

All the benefits provided by the CC of the EEU are effective and interesting for business. As a result, at present there are 322 (280 + 42) AEOs are registered in the Republic of Belarus. It is worth noting that the peculiarity of the AEO of the Republic of Belarus lies in the fact that they account for about 75% of the export of goods, while this figure for imports is 37%.

As for the conditions for inclusion in the AEO registry, with the entry into force of the CC of the EEU, they were optimized. The step-by-step mechanism for reducing the amount of the security for the AEO-1 is very progressive and should involve the AEO, allowing them to invest more and more sums in their direct activities every year, rather than in securing customs duties. *For reference: the cost of a bank customs guarantee in the amount of € 1 million for a period of 1 year will cost the business entity about € 24.5 thousand, and to confirm the security of € 150 thousand, only € 3.5 thousand is needed, which is 7 times less rather than in the 1st year of receiving the AEO status.*

As it can be noted, a significant block of conditions for inclusion in the AEO registry is devoted to security issues. All this testifies to the fact that the CC of the EEU was developed taking into account the best world practice [2]. Undoubtedly, to some extent, the “tough” conditions for granting the AEO status indicate that only reliable and solvent enterprises can receive such a status. This is a kind of safe trade guarantee.

The issue of Mutual Recognition of the AEO becomes relevant for our country. The new code identifies for the first time, the MR of the AEO: with all the EEU member states; with

countries that are not members of the EEU, in the framework of international agreements of the EEU with a third country; with countries that are not members of the EEU, in the framework of international agreements of a member state of the EEU with a third country [1].

From this it follows that in addition to the mutual recognition of AEOs in the EEU, it is now possible to conclude agreements on mutual recognition with other countries. The greatest interest both for the Republic of Belarus and for its neighbors on the continent is the conclusion of such agreements with the countries of the Asian region and the EU. This will allow creating the so-called “AEO supply chain”, where the Republic of Belarus, by virtue of its geographical position, will become a link in safe trade between Asia and Europe.

The trade direction of the EU — the EEU — the Asian region is remarkable as it covers 46% of the world's land, and 68% of the world's population. According to experts, a further increase in trade turnover between the EU and the PRC is expected in the near future, with transit through the EEU. These forecasts relate primarily to railway container. In order to attract additional cargo traffic between the EU and the PRC, the countries of the EEU need to further develop the transport infrastructure and eliminate barriers [3].

One of the most significant steps to remove barriers will be mutual recognition of the AEO programs. Ideally, this is mutual recognition of the EEU AEO with the EU and the PRC. In practice, the countries participating in the EEU deal with issues of mutual recognition separately. As a result, mutual recognition with the AEO of the Republics of Belarus will be an excellent solution in this situation for the EU countries and the Asian region, since the Republics of Belarus is located at the “junction of the unions”.

For the development of the MRA of the AEO between the Republic of Belarus and the PRC and the EU taking into account the recommendations of the WCO and world experience, the following steps are to be undertaken:

1. Fix an authority whose competence will include determining the possibility of the AEO's participation in the MRA;
2. Develop information systems to provide data exchange on the AEO;
3. Identify the conditions on the basis of which the participation of the AEO in the MRA will be approved;
4. Identify the benefits, visit each other and make on-site observation of each other's validation process;
5. Prepare a draft of the MRA;
6. Launch the pilot project, measure outcomes;
7. The entry of the MRA should come into force.

Practical implementation of these recommendations will show their strengths and weaknesses and will allow them to be adjusted, taking into account the interests of the AEO and all states parties of the MRA.

List of references

1. Treaty on the Customs Code of the Eurasian Economic Union [Electronic resource]. - 2018 - Access mode: http://www.eurasiancommission.org/en/act/tam_sotr/dep_tamoj_zak/Pages/hot.aspx - Access date: 23.02.2019.
2. The experience of the Eurasian Economic Union is reflected in the most important documents of the WCO. [Electronic resource] - Access mode: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/13-09-2018-1.aspx> - Access date: 10.01.2019.
3. Silk Road Transport Corridors: potential for growth in cargo traffic through the EEU. - SPb.: CED EDB, 2018. - 74 p.
4. World Customs Organization (WCO). (2018). *WCO SAFE Framework of standards to secure and facilitate global trade* (SAFE Framework). Brussels: WCO.
- World Customs Organization (WCO) (2018). *Compendium of Authorized Economic Operator Programs*, WCO, Brussels

Прокапович Татьяна Александровна.
***Модернизированный институт УЭО в Евразийском
экономическом союзе: опыт Республики Беларусь и
перспективы взаимного признания***

Научный руководитель: Острога Виктор
Александрович, доктор исторических наук, доцент
Ковалёнок Дмитрий Витальевич, старший
преподаватель

Интерес к институту уполномоченного экономического оператора (далее-УЭО) за последние годы значительно вырос. Существенное внимание вопросам УЭО и взаимного признания уделяется на конференциях, проводимых под эгидой ВТамО «Global AEO Conference». Кроме того, ВТамО ежегодно обновляется Компендиум по УЭО и Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли [1, 0].

В связи с вышесказанным, а также принимая во внимание тот факт, что Республика Беларусь является членом ВТамО, считаем не менее актуальным представить опыт становления института УЭО в Республике Беларусь, а также осветить перспективное направление работы над взаимным признанием программ УЭО Республики Беларусь со странами Азиатского региона и ЕС. Ведь именно Республика Беларусь, будучи связующим звеном между ЕС, ЕАЭС и Азиатским регионом, может стать тем ключевым игроком, взаимное признание с УЭО которого позволит создать «AEO supply chain» на всем континенте и принести выгоду как каждому заинтересованному участнику, так и безопасности и облегчению мировой торговли в целом. Обо всем по порядку.

Модернизированный институт УЭО в ТК ЕАЭС.
Институт УЭО ЕАЭС в новой редакции ТК ЕАЭС подвергся значительным и прогрессивным изменениям, как в части упрощений, предоставляемых УЭО, так и в части условий получения свидетельств УЭО. В ТК ЕАЭС выделяются 3 вида свидетельств, подтверждающих статус УЭО. От вида

свидетельства зависят условия присвоения статуса и упрощения, предоставляемые УЭО. Свидетельство третьего типа дает возможность пользоваться всеми упрощениями, предусмотренными ТК ЕАЭС.

Исходя из анализа глав ТК ЕАЭС, можно сделать вывод о том, что для УЭО-1 ключевыми упрощениями являются непредоставление обеспечения уплаты таможенных платежей, выпуск товаров до подачи декларации на товары и совершение таможенных операций в первоочередном порядке. Анализ упрощений УЭО-2 позволяет сделать вывод о том, что данные УЭО заинтересованы в размещении и хранении товаров на собственных площадках.

Таким образом, для УЭО-1 характерны упрощения, влияющие на ускоренное совершение таможенных операций. УЭО-2 наиболее привлекателен для владельцев складских и логистических комплексов. Если же субъект хозяйствования заинтересован во всем спектре упрощений, то УЭО-3 для этого и предусмотрен.

Упрощения в действии или о чем говорит практика. В первую очередь, статус УЭО позволяет экономить бизнесу значительные средства. Такие упрощения как непредоставление обеспечения при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, при выпуске товаров до завершения проверки документов (сведений) или при проведении таможенной экспертизы; и выпуск товаров до подачи декларации на товары значимы как для крупных УЭО, так и для небольших.

Зачастую, бизнес, для пополнения оборотных средств, прибегает к банковским займам. Взять, например, необходимость в уплате сразу всех таможенных платежей:

В среднем УЭО Республики Беларусь: в месяц оформляет 200 TEU, с учётом средневзвешенной ставки тарифа ЕТТ ЕАЭС (6%) и НДС (20%) субъект в месяц должен заплатить порядка 3 млн. \$ таможенных платежей. Минимальный процент на долларовый кредит составляет 6%. Примерная сумма переплаты: 15000\$ в месяц, и, как следствие, 180 000\$ в год!

Более того, такие упрощения для УЭО, как проведение таможенного осмотра или таможенного досмотра в первоочередном порядке, совершение таможенных операций в первоочередном порядке позволяют экономить УЭО время, а время в наши дни – это тоже деньги. Также, статус УЭО – это, своего рода, имидж, конкурентоспособность на мировом рынке. Доверия к УЭО у сторонних зарубежных компаний гораздо больше, нежели к обычным субъектам хозяйствования. Отсюда и шире круг возможностей для бизнеса. Не стоит забывать и про то, что УЭО имеют возможность участвовать в МРА и пилотных проектах, проводимых таможенными и иными государственными органами. Бонусы МРА для нас ещё впереди, а вот преимущества от участия УЭО в пилотных проектах очевидны уже сейчас.

Все упрощения, предусмотренные кодексом ЕАЭС действенные и интересны для бизнеса. Как результат, в настоящее время, в Республике Беларусь зарегистрировано (280+42) **322 УЭО**. Стоит отметить, особенность УЭО Республики Беларусь заключается в том, что на их долю приходится порядка **75%** экспорта товаров, по импорту данный показатель составляет **37%**.

Условия присвоения статуса УЭО. Что касается условий включения в реестр УЭО, то со вступлением в силу ТК ЕАЭС они оптимизировались. Механизм поэтапного снижения суммы обеспечения исполнения обязанности для УЭО-1 является весьма прогрессивным и должен привлечь УЭО, позволив им при этом с каждым годом вкладывать все большие суммы в свою непосредственную деятельность, а не в обеспечение таможенных платежей. *Для справки: Стоимость банковской таможенной гарантии на сумму 1млн € сроком на 1 год обойдется субъекту хозяйствования примерно в 24,5 тыс. €, а для подтверждения обеспечения в 150 тыс. € необходимо всего 3,5 тыс. €, что в 7 раз меньше, нежели в 1ый год присвоения статуса УЭО.*

Как можно отметить, значительный блок условий включения в реестр УЭО отведен вопросам безопасности.

Все это свидетельствует о том, что ТК ЕАЭС разрабатывался с учетом передовой мировой практики [6]. Несомненно, в некоторой мере «жесткие» условия присвоения статуса УЭО говорят о том, что только надежные и платежеспособные предприятия могут стать таковыми. Это своего рода гарантия безопасной торговли.

В новом кодексе впервые предусмотрено *взаимное признание УЭО*: всех государств-членов ЕАЭС; со странами, не являющимися членами ЕАЭС, в рамках международных соглашений ЕАЭС с третьей страной; со странами, не являющимися членами ЕАЭС, в рамках международных соглашений государства-члена ЕАЭС с третьей страной [5].

Из этого следует, что помимо взаимного признания УЭО в ЕАЭС, теперь есть возможность заключить договора о взаимном признании с иными странами. Наибольший интерес как для Республики Беларусь, так и для соседей по континенту представляет заключение таких договоров со странами Азиатского региона и ЕС. Это позволит создать так называемую «АЕО supply chain», где Республика Беларусь, в силу своего географического положения, станет связующим звеном в безопасной торговле между Азией и Европой.

Для справки: Направление ЕС—ЕАЭС—Азиатский регион примечательно тем, что охватывает 46% мировой суши, также здесь проживает 68 % населения Земли. По оценкам экспертов в ближайшее время ожидается дальнейший рост товарооборота между ЕС и КНР, с транзитом через ЕАЭС. Данные прогнозы касаются в первую очередь железнодорожного контейнерооборота. Для привлечения дополнительного грузопотока между ЕС и КНР странам ЕАЭС необходимо дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и устранение барьеров [7].

Одним из значимых шагов по устранению барьеров станет взаимное признание УЭО. В идеале это взаимное признание УЭО ЕАЭС со странами ЕС, КНР и иными заинтересованными участниками. На практике же страны-участницы ЕАЭС занимаются вопросами взаимного признания по отдельности. В итоге отличным решением в

данной ситуации для стран ЕС и Азиатского региона станет взаимное признание с УЭО Республик Беларусь, т.к. именно наша страна находится на «стыке союзов».

Для разработки договора/соглашения о взаимном признании УЭО Республики Беларусь и УЭО иных стран, *предлагается следующее:*

1. Нормативно закрепить орган, в компетенцию которого будет входить определение возможности участия данного лица в договоре/соглашении о взаимном признании.

2. Разработать информационные системы в странах-участниках договора/соглашения, позволяющие обеспечить обмен данными по УЭО.

3. Выделить условия, на основании которых будет утверждаться участие УЭО в данном договоре/соглашении.

4. Определить преимущества (упрощения), которыми будут пользоваться УЭО.

5. Запустить пилотный проект, оценить его результаты.

6. Подготовить проект договора/соглашения о взаимном признании УЭО.

Практическая реализация данных рекомендаций покажет их сильные и слабые стороны и позволит скорректировать их, с учетом интересов УЭО и всех государств – участников такого договора/соглашения о взаимном признании.

Список использованных источников

5. Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. — 2018 – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_zak/Pages/hot.aspx — Дата доступа: 23.09.2018.

6. Опыт Евразийского экономического союза нашел отражение в важнейших документах ВТамО. [Электронный ресурс] – Режим доступа:

<http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/13-09-2018-1.aspx> – Дата доступа: 10.10.2018.

7. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. — СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. — 74 с.

8. World Customs Organization (WCO). (2018). *WCO SAFE Framework of standards to secure and facilitate global trade* (SAFE Framework). Brussels: WCO.

World Customs Organization (WCO) (2018). *Compendium of Authorized Economic Operator Programs*, WCO, Brussels.

**BELARUSIAN STATE UNIVERSITY OF TRANSPORT
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА**

Bukavnyova Nadezhda Igorevna. *Electronic seals as a tool of digitalization of customs transit*

The research advisor: Morozova Oksana Vladimirovna, PhD in
Economics, Associate Professor

At the present stage of the world economy development, the sphere of foreign trade is on the verge of full entry into the digital environment. The goods movement through the customs border by any mode of transport is connected with the performance of various customs operations, including customs control and customs operations for the release of goods. Customs authorities worldwide seek to create favorable conditions for business development and interregional cooperation by automating customs operations and implementing the latest innovations in the field of information technologies aimed at accelerating the movement of goods, the customs control requirements being observed.

For the Republic of Belarus, raising the level of competitiveness and increasing foreign trade is a key task. The favorable geographical and geopolitical location of the country makes its transit potential one of the priority development areas. According to the results of the World Bank's research "Logistics Performance Index", in the conditions of tough competition Belarus has recently lost its position in the international market of transit and logistics services (table).

Table – The position of the Republic of Belarus in the countries ranking on the Logistics Performance Index (LPI)

Year	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistic competence	Tracking& Tracing	Timeliness	Total score (rank)
2007	2,67	2,62	2,12	2,12	2,71	3,00	2,53 (74)
2018	2,35	2,44	2,31	2,64	2,54	3,18	2,57 (103)

Footnote – Source: Own elaboration with the LPI (2007 – 2018) data [⁵⁷].

At the same time, it should be noted that the improvement of the integral logistics efficiency indicator of the Republic of Belarus, due to the growth in the international shipments, logistic competence and timeliness scores, is observed over the analyzed period. The reason for the rapid drop in the ranking is the fact that other countries of the world develop their transit potential faster, using the available opportunities more effectively, what leads a high level of competition.

In our opinion, in order to develop transit system in Belarus and increase effectiveness of the customs procedure of customs transit, it is necessary to ensure: *the transparency* - data should be available to all participants of the logistics chain simultaneously (to subjects of foreign economic activity and customs authorities); *the compatibility* - sharing data and resources requires the development of a compatible software and common work standards; *the mobility* - accelerating of processing, transferring, storing data, increasing the capacity to respond quickly to any changes and work in real time, because goods delivery failure often occurs due to delays of the information supply to all participants in the chain, data lose their relevance, management decisions becoming ineffective.

Electronic seals (hereinafter referred to as E-Seals) provide all three aspects mentioned above and are one of the main tools for digitization and automation of the customs procedure of customs transit. They ensure smooth border crossing, acceleration of the customs operations with cargo, the security of delivery.

Unlike traditional lead/plastic seals, E-Seals guarantee automatic remote control with the determination of the geolocation of vehicles in international traffic in real time. A special digital chip is installed in the padlock, which is almost impossible to crack. At the same time, a mobile workplace (hereinafter referred to as MWP) is created, allowing to read the

⁵⁷ The Logistics Performance Index and Its Indicators 2007 – 2018 [Electronic source] : [official site] / The World Bank – Washington, 2019. – Access mode : www.worldbank.org – Access date : 04.03.2019.

identification number of the cargo and to control other parameters necessary to ensure transportation. For this purpose, an accelerometer and a temperature meter are embedded into the MWP.

The main advantages of E-Seals are: battery charge retention for about 45 days at air temperatures from minus 45 to plus 70 degrees Celsius; a navigation module that receives signals GLONASS, GPS, BeiDou, Galileo, EGNOS; a built-in memory card for information storage; ability to track the route and conditions of transportation of goods online (subjects of foreign economic activity and customs authorities); possibility to create the function of automatic payment of customs duties and taxes by the shipper; providing the organization of rapid response teams.

Based on the analysis of the experiment carried out in Taiwan, for 7 months of implementing E-Seals in the port of Kaohsiung, 4200 containers passed through the port gate at a speed of 20-70 km/h. Data accuracy was 97,4%⁵⁸.

In the Eurasian Economic Union (hereinafter referred to as - the EAEU), active work on developing a unified transit system using E-Seals is in progress. Temporary experiments on the implementation of electronic seals were conducted in Russia and Kazakhstan in 2018. They showed that the use of E-Seals actually speeds up the transportation process, as well as simplifies the monitoring of vehicles and enhances safety. For example, according to experts of The Telecommunications, Information and Banking technologies Congress, the use of electronic navigation seals on railway transport reduces the transit time on the China-EU route from 10 to 5 days. The first experiment on using the E-Seals was started in the Republic of Belarus on March 13, 2019. It took place at five major checkpoints located on the Belarusian-Polish, Lithuanian, Latvian and Ukrainian parts of the border: «Bruzgi-2» and «Kamenny Log» checkpoints of the Grodno regional customs, «Bigosovo-1» checkpoint in Vitebsk

⁵⁸ Automatic identification system used in the terminal operation and electronic seals: materials of the international conference INTMOD2009, Saint-Petersburg, 27–28 jan. 2010 г. / VIT Technical Research Centre; edited by A. Perumal. – SPB., 2010. – P. 1–18.

region, «Kozlovichi» checkpoint in Brest region and «Novaya Guta» checkpoint of the Gomel customs⁵⁹.

It is extremely important for the customs authorities to achieve simple and rapid information exchange with subjects of foreign economic activity, for example, about the condition of the vehicle, quantity of goods, time of arrival of the vehicle to the customs authority, time spent on customs control, etc. Moreover, the use of the E-Seals while applying the customs procedure of customs transit, will be an alternative to the customs escort of goods, its replacement by electronic. Also for the customs authorities, as law enforcement agents, the introduction of the E-Seals is a necessary stage for the transition to paperless control technologies and customs operations, and the use of spot-checks based on the risk analysis and management system.

While performing transit procedures, subjects of foreign economic activity face typical problems such as goods delivery failure, high logistics costs and an insufficient level of information and logistics services in the field of tracking and controlling transport conditions. Electronic sealing allows tracking the delivery of goods in real-time, monitoring even the smallest deviations of the vehicle from the route. Also it's possible to receive notifications about a particular phenomenon affecting the timing and route of delivery. The use of the E-Seals allows calculating the delivery time as accurately as possible, keeping a record and evaluating all actions and movement of the vehicle, which makes a further change in the delivery time almost impossible with the exception of emergencies. Such time accuracy is very important for the subjects of foreign economic activity. Introducing E-Seals makes it possible to transfer logistic processes to outsourcing even for small enterprises.

Electronic sealing has a positive effect on transportation safety. Customs authorities and subjects of foreign economic activity have the ability to track any changes occurring with the cargo or vehicles online. For example, the person concerned may

⁵⁹ Electronic monitoring of customs transit system is being implemented in Belarus [Electronic source] / Belarus News, BELTA – Minsk, 2019. – Access mode : <https://belta.by> – Access date : 14.03.2019.

monitor air humidity or the temperature regime inside the vehicle on which the transportation is carried out. The E-Seals can provide automatic call for rapid response teams (call for law enforcement agencies) to prevent situations with the opening of vehicles (robbery) or route deviation (shadow transit schemes). The scheme of digitization of the customs procedure of customs transit with the implementation of the E-Seals is shown in the figure.

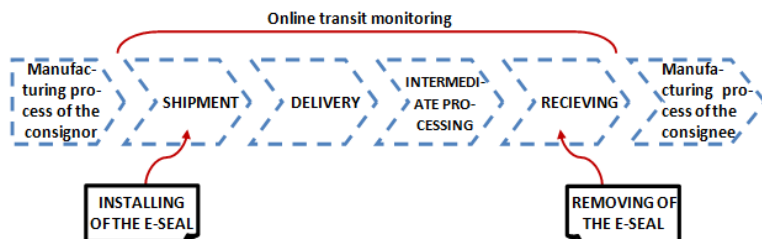


Figure – **The scheme of digitization of the customs procedure of customs transit**

Footnote – Source: Own elaboration.

However, it should be understood that electronic means of identification are more expensive than mechanical ones, they are reusable and losses will occur only in the early stages of innovation implementation. Therefore, in our opinion, it is advisable to provide transport organizations and foreign economic activity participants with an opportunity to receive subsidies and discounts for the purchase of expensive technical equipment within the framework of state programs to support small and medium-scale businesses. This will ensure the transition to full-fledged electronic document flow in the field of transit shipments. At the moment, this is a key factor in increasing the transit attractiveness of the country. Moreover, it is possible to establish production of the E-Seals in our country, which will reduce the cost of the identification means and expand export opportunities, since there is a high demand for such identification tools in many countries worldwide. There is also a real possibility of opening holdings or joint ventures with leaders in the manufacture of

electronic seals from Russia (for example, the Compass Company and the Group of Companies «Strazh»).

Thus, for the Republic of Belarus, the necessary conditions for the transit potential development are maximum transparency of transportation and the possibility of a virtual vision of the cargo operations for the entire delivery process. The use of the E-Seals contributes to the achievement of these goals. They not only solve the tasks, but also contribute to the safe transportation of goods from the consignor to the consignee, making it possible to transfer many logistics processes to outsourcing and ensuring the legal movement of goods without opening throughout the route.

**Букавнёва Надежда Игоревна. *Электронные
навигационные пломбы как инструмент цифровизации
транзита***

Научный руководитель: Морозова Оксана Владимировна, к.
э. н., доцент

На современном этапе развития мировой экономики сфера внешнеторговой деятельности находится на пороге полного вступления в цифровую среду. Перемещение товаров через таможенную границу любым видом транспорта связано с выполнением различных таможенных операций, включая осуществление таможенного контроля и таможенных операций по выпуску товаров. Таможенные органы всех стран стремятся к созданию благоприятных условий для развития бизнеса и межрегионального сотрудничества путем автоматизации процессов совершения таможенных операций и внедрения новейших разработок в сфере информационных технологий, направленных на ускорение перемещения товаров при соблюдении требований таможенного контроля.

Для Республики Беларусь повышение уровня конкурентоспособности и наращивание объемов внешней торговли является ключевой задачей. Выгодное

географическое и гео-политическое положение страны делает её транзитный потенциал одним из приоритетных сфер развития. Однако в условиях жёсткой конкуренции, по результатам исследования Всемирного банка «Logistics Performance Index», в последние годы Беларусь значительно снизила свои позиции на международном рынке транзитных и логистических услуг (таблица).

Таблица – Место Республики Беларусь в рейтинге стран по индексу эффективности логистики

Год	Индекс таможи	Индекс инфраструктуры	Индекс международных перевозок	Индекс логистической компетенции	Индекс отслеживания товаров	Индекс времени доставки	Итоговое значение (место)
2007	2,67	2,62	2,12	2,12	2,71	3,00	2,53(74)
2018	2,35	2,44	2,31	2,64	2,54	3,18	2,57(103)

Примечание – Источник: собственная разработка на основе [60].

При этом, необходимо отметить, что за анализируемый период за счет роста значений показателей международных перевозок, логистической компетенции и времени доставки наблюдается улучшение интегрального показателя эффективности логистики Республики Беларусь. Причиной стремительного падения места в рейтинге стал тот факт, что другие страны мира развивают свой транзитный потенциал быстрее, более эффективно используя имеющиеся возможности, что создает высокий уровень конкуренции.

На наш взгляд, для развития системы транзитных перевозок в Беларуси, а значит повышения эффективности применения таможенной процедуры таможенного транзита, требуется обеспечение: *прозрачности* – данные должны быть доступны одновременно всем участникам логистической цепи (субъектам ВЭД и таможенным органам); *совместимости* – обмен данными и ресурсами требует развития совместимых программных продуктов и единых стандартов работы; *мобильности* – ускорение процесса обработки, передачи, хранения данных, повышение возможности быстро реагировать на любые изменения и

⁶⁰ The Logistics Performance Index and Its Indicators 2007 – 2018 [Электронный ресурс] : [офиц. сайт] / Всемирный Банк – Вашингтон, 2019. – Режим доступа : www.worldbank.org – Дата доступа : 04.03.2019.

работать в режиме реального времени, т.к. срывы сроков поставок в большинстве своем происходят в виду задержек в доставке информации всем участникам цепи, информация утрачивает актуальность, а управленческие решения теряют эффективность.

Электронные навигационные пломбы (далее – ЭНП) позволяют обеспечить все три аспекта и являются одним из основных инструментов цифровизации и автоматизации таможенной процедуры таможенного транзита, которые обеспечивают «бесшовное» прохождение границы и ускорение совершения таможенных операций с грузами, безопасность их доставки.

По сравнению с традиционными свинцовыми/пластмассовыми пломбами, ЭНП гарантируют автоматический дистанционный контроль с определением геолокации ТСМП в реальном времени. Специальный цифровой чип внедрен в навесной замок, взломать который практически невозможно. Одновременно с этим создается мобильное рабочее место (далее – МРМ), которое позволяет считывать идентификационный номер груза и контролировать иные параметры, необходимые для обеспечения перевозки. Для этого в МРМ встроены акселерометр и измеритель температуры.

Основные преимущества электронных навигационных пломб: сохраняют заряд батареи около 45 суток при температуре воздуха от минус 45 до плюс 70 градусов по Цельсию; имеют навигационный модуль, принимающий сигналы ГЛОНАСС, GPS, BeiDou, Galileo, EGNOS; имеют встроенную карту памяти для хранения информации; позволяют отслеживать маршрут и условия перевозки товаров онлайн; делают возможным создание функции автоматической оплаты таможенных платежей грузоотправителем; обеспечивают организацию команд быстрого реагирования. Исходя из анализа серии испытаний, которые были проведены в Тайване, за 7 месяцев внедрения электронных пломб в порту Каохсиунг 4200 контейнеров

прошли через ворота порта со скоростью 20-70 км/ч. Точность считываемых данных составила 97,4%⁶¹.

В Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС) ведется активная работа по развитию единой системы транзита, частью которой является отслеживание транзитных перевозок с использованием ЭНП. В 2018 г. в России и Казахстане были проведены временные эксперименты по внедрению электронных пломб, которые показали, что использование ЭНП действительно ускоряет процесс перевозки, а также упрощает мониторинг транспортных средств, повышает безопасность. Так, например, по мнению экспертов конгресса по телекоммуникациям, информационным и банковским технологиям, применение электронных навигационных пломб на железнодорожном транспорте позволяет сократить сроки транзита по маршруту Китай – ЕС с 10 до 5 дней. В Республике Беларусь 13 марта 2019 г. был начат первый эксперимент с использованием ЭНП в пяти крупных пунктах пропуска, расположенных на белорусско-польском, литовском, латвийском и украинском участках границы: РПТО «Брузги-2» и «Каменный Лог» Гродненской региональной таможни, РПТО «Бигосово-1» Витебской, «Козловичи» Брестской и «Новая Гута» Гомельской таможен⁶².

Для таможенных органов чрезвычайно важно достигнуть простого и оперативного обмена информацией с субъектами ВЭД, например, о состоянии транспортного средства, количестве товара, времени прибытия транспортного средства в таможенный орган, затратах времени на проведение таможенного контроля и т.п. Более того, при осуществлении таможенной процедуры таможенного транзита применение ЭНП станет

⁶¹ Система автоматической идентификации, применяемая в работе терминала, и электронная пломба : материалы междунар. конф. INTMOD2009, Санкт-Петербург, 27–28 янв. 2010 г. / Центр технических исследований VTT ; под ред. А. Пермала. – СПб., 2010. – С. 1–18.

⁶² Система электронного мониторинга таможенного транзита внедряется в Беларуси [Электронный ресурс] / Новости Беларуси, БЕЛТА – Минск, 2019. – Режим доступа : <https://belta.by> – Дата доступа : 14.03.2019.

альтернативой таможенного сопровождения грузов, его замена электронным. Также для таможенных органов, как агентов правоохранительной деятельности, внедрение ЭНП – необходимый этап для перехода на безбумажные технологии контроля и совершения таможенных операций, использования выборочного контроля на основе системы анализа и управления рисками.

Для субъектов ВЭД при совершении транзитных перевозок существуют такие типовые проблемы, как срывы поставок продукции, высокие логистические издержки и недостаточный уровень информатизации и логистического сервиса в сфере отслеживания и контроля условий перевозки. Электронное пломбирование позволяет отслеживать доставку груза в режиме реального времени, замечать даже самые незначительные отклонения ТСМП от маршрута, также существует возможность получения оповещений о том или ином явлении, влияющем на сроки и маршрут доставки. Применение ЭНП позволяет максимально точно рассчитать время доставки, вести учет и оценку всех действий и перемещения ТСМП, что делает дальнейшее изменение сроков доставки практически невозможным за исключением аварий и чрезвычайных происшествий, что очень важно для субъекта ВЭД. При внедрении ЭНП даже небольшие предприятия смогут передавать логистические процессы на аутсорсинг.

Электронное пломбирование оказывает положительное влияние на безопасность перевозок. Таможенные органы и субъекты ВЭД имеют возможность отслеживать любые изменения, происходящие с грузом или ТСМП в режиме онлайн. Например, заинтересованное лицо может осуществлять надзор за влажностью воздуха или температурным режимом в ТСМП, на котором осуществляется перевозка. ЭНП могут обеспечивать автоматический вызов команд быстрого реагирования (вызов правоохранительных органов) для оперативного предотвращения ситуаций со вскрытием ТСМП (грабёж) или ситуаций с отклонением ТСМП от маршрута («серые» схемы

транзита). Схема цифровизации таможенной процедуры таможенного транзита при внедрении электронных навигационных пломб приведена на рисунке.

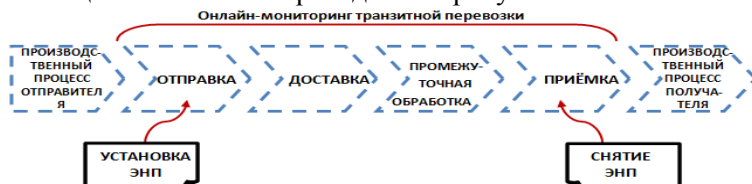


Рисунок – **Схема цифровизации таможенной процедуры таможенного транзита**

Примечание – Источник: собственная разработка.

Однако стоит понимать, что электронные средства идентификации стоят дороже механических. При этом электронные пломбы пригодны для многократного использования и убытки возникнут только на первых этапах внедрения инновации. Поэтому, на наш взгляд, целесообразно в рамках государственных программ поддержки малого и среднего бизнеса предоставить транспортным организациям и участникам ВЭД возможность субсидии, скидки для приобретения дорогостоящих технических средств, что обеспечит переход к полноценному электронному документообороту в области транзитных перевозок. В настоящий момент это является ключевым фактором повышения транзитной привлекательности страны. Более того, в нашей стране можно организовать и наладить собственное производство ЭНП, что снизит себестоимость средств идентификации и расширит возможности экспорта, т.к. во многих странах мира существует высокий спрос на подобные средства идентификации. Также существует реальная возможность открытия холдингов или совместных производств с лидерами по изготовлению электронных пломб из России (например, компания «Компас» и группой компаний «Страж»).

Таким образом, для Республики Беларусь необходимыми условиями развития транзитного потенциала является максимальная прозрачность перевозок и возможность виртуального видения выполняемых операций в течение всего

процесса доставки груза. Достижению данных целей способствует применение ЭНП, которые не только решают поставленные задачи, но и способствуют безопасной транспортировке транзитных товаров от отправителя к получателю, делают возможным передачу многих логистических процессов на аутсорсинг и обеспечение законного перемещения грузов без вскрытия на протяжении всего маршрута следования.

Kovalevich Ksenia. *Waiting area – is a tool to reduce queues at the border and improve security in the border area*

The research advisor: Kolesnikov Andrey Aleksandrovich,
PhD in Economics, Associate Professor

Multi-kilometer queues of cars on the border of the Republic of Belarus have long been a regular situation for customs and border services. This is due to the large-scale growth of cross-border flows in most countries with economies in transition, and the Republic of Belarus is no exception. In this regard, one of the priorities of the state policy in our country is the modernization and development of infrastructure on the state border, border checkpoints among them.

The solution to the problem of long queues at the border, as well as improving security in the border area can be the creation of waiting areas. According to the Regulation⁶³, the waiting area is a specially equipped area located in front of the checkpoint and intended for registration of vehicles in the electronic queue system, their free accommodation, as well as entrance to the checkpoint in accordance with the order established by the electronic queue system.

The purpose of this research is to consider the theoretical and legal aspects of the organization of waiting areas, as well as proposals for improving the infrastructure of checkpoints through the creation of waiting areas.

The relevance of the work is that near the Belarusian checkpoints, formed a large accumulation of trucks. In consequence of which the queue is lined up directly on the roadway, thereby complicating the movement, blocking road signs, what is a violation of Traffic rules. Besides, the roadside

⁶³ Regulation on the functioning of the system of electronic queue of vehicles for entry to road checkpoints across the state border of the Republic of Belarus, booking the time of entry of vehicles to these road checkpoints, as well as the functioning of waiting areas [Electronic resource] : approved. Resolution Of The Council Of Ministers REP. Belarus, 31 December 2015, No. 1130 / / Decisions of the Council of Ministers / Council of Ministers of the Republic of Belarus. - Access mode: <http://www.government.by/upload/docs/filed08543357ced2185.PDF>. - Date of access: 27.02.2019.

infrastructure is practically not developed near the Belarusian checkpoints: there are no garbage containers, and therefore "garbage dumps" are formed near the roads; there are no bathroom units. Often in long queues there are accidents and conflicts between drivers, leading to reducing the security level in the border area.

Currently, in the Republic of Belarus there are two waiting areas for trucks, namely at the checkpoints "Kotlovka" and "Grigorovshchina", with a capacity of 350 and 380 trucks per day, respectively. However, in such checkpoints as "Kozlovichi", with a capacity of 2,000 trucks, "Bruzgi" with a capacity of 815 trucks and "Kamenny Log", with a capacity of 1000 trucks a day, there are no waiting areas.

The Annex⁶⁴ to the resolution says that by the end of 2018, the electronic queue system should have been introduced at such checkpoints as "Brest", "Kotlovka", "Grigorovshchina", "Domachevo", "Kozlovichi", "Mokrany", "Peschatka", "Urbany", "Novaya Guta", "Novaya Rudnya", "Benyakoni", "Berestovitsa", "Bruzgi", "Kamenny log" and "Privalka", but the introduction of electronic queues is impossible without the construction of Waiting areas. Consequently, the need for the construction of waiting areas is obvious.

However, today, in addition to pre – booking the time of entry to the road checkpoints in the electronic queue system, there is another way to get to the checkpoint without a queue – it is a pass for priority entry to the checkpoints.

According to the author, the simultaneous operation of pre-booking and passes is not possible, as it will cause queuing among entities of priority entry to the checkpoints . The question arises: "what to give up?". It is more rational to refuse admissions:

⁶⁴ List of road checkpoints across the state border of the Republic of Belarus, which operates a system of electronic queue of vehicles to enter these road checkpoints, and the timing of their implementation of this system [Electronic resource] : Annex. To the resolution of Owls. Mina REP. Belarus, 31 December 2015, No. 1130 / / Decisions of the Council of Ministers / Council of Ministers of the Republic of Belarus. – Mode of access: <http://www.government.by/upload/docs/filebb852c256a06acfc.PDF>– Date of access: 01.03.2019.

Firstly, the pass system is unfair to young business entities, since an annual pass costs 100 basic units a year, which is about 2550 Belarusian rubles per cargo vehicle and not every legal entity can afford it, which leads to "unhealthy competition" as the time of delivery of goods increases compared to the time of delivery of the entity that has a pass.

Secondly, the use of electronic booking is more cost-effective for business entities. On average, one cargo vehicle of international transportation crosses the border up to 8 times a month, and the cost of electronic booking – 25.5 Belarusian rubles, therefore, it saves 102 Belarusian rubles. However, since there are practically no electronic queue systems anywhere, it is not possible for a business entity to use this service and save its money.

Thirdly, when using passes, no one can track the arrival time of the vehicle at the border. The advantage of electronic queues is that customs and border authorities will be able to assess the load on a particular checkpoint, the information on queues at the border on the website being more reliable. And there will be no queue of vehicles before entering the checkpoint.

Despite the fact that there are already 3 waiting areas in the Republic of Belarus, there is no legal act reflecting the requirements for the arrangement of waiting areas. Therefore, there is a need for legislative consolidation of standards for their construction. According to the author of the work, the following provisions are subject to mandatory consolidation:

1 the place for waiting areas and the number of lots shall be established in accordance with the capacity of the checkpoint and only in agreement with the border and (or) customs authorities.

2 it is Necessary to determine the list of buildings that must be located in the service area and which are prohibited to be placed in the waiting area.

3 a video surveillance system shall be installed in the waiting areas.

4 the waiting Area needs to be fenced

5 it is Necessary to establish requirements for road markings in the waiting area.

6 accommodation of vehicles in the waiting area shall be free of charge.

However, a timely solution to the problem related to the construction of waiting areas cannot be achieved in short time, since the amount of investment required for the modernization of the system of checkpoints significantly exceeds the limit of the state budget allocated for these purposes. So that the search and attraction of other sources of funding is the only possible way to accelerate the process of building waiting areas. Public-private partnership can be an effective way to solve the problem and optimize the use of state budget funds⁶⁵. PPP will reduce the financial burden on the budget, get facilities in short time, transfer some of the risks to a private partner. For a private partner, it is also beneficial, as he will receive a stable long-term return on invested capital, improvement the company's image, guarantee sales and occupancy of the facilities located in the waiting area on a long-term basis.

Thus, the construction of waiting areas in the Republic of Belarus is necessary both for the introduction of electronic queue technology at the border, and increase of the transit potential of the country. Since long queues at the border – the indicator of outdated approaches to the management of border operations, the implementation of electronic queues and the creation of waiting areas will significantly reduce queues at the border, expedite the passage of border and customs control, simplify the work of customs officers and border guards, and ensure traffic safety. The construction of waiting areas will improve the border infrastructure, ensure a comfortable crossing of the border of Belarus at checkpoints, equip the territory, create new jobs for the

⁶⁵ Azizova Zh. Prospects of infrastructure development of checkpoints across the state border of the Russian Federation on the principles of public-private partnership / Zh. Zh. Azizova // PPP in transport: models and experience-2017: collection of abstracts of the conference, St. Petersburg, June 2, 2017/ Institute "Higher school of management" of St. Petersburg state University

population. A public-private partnership will implement the project as soon as possible.

Ковалевич Ксения. Зона ожидания – инструмент сокращения очередей на границе и повышения безопасности в пограничной зоне

Научный руководитель: Колесников Андрей Александрович, к.э.н, доцент

Многокилометровые очереди автомобилей на границе Республики Беларусь уже давно стали штатной ситуацией для сотрудников таможенной и пограничной служб. Это связано с масштабным ростом трансграничных потоков в большинстве стран с переходной экономикой и Республика Беларусь – не исключение. В связи с этим, одним из приоритетных направлений государственной политики в нашей стране является модернизация и развитие инфраструктуры на государственной границе, в том числе, пунктов пропуска.

Решением проблемы длинных очередей на границе, а также повышения безопасности в пограничной зоне может стать создание зон ожидания. Согласно Положению⁶⁶ зона ожидания – специально оборудованная площадка, расположенная перед пунктом пропуска и предназначенная для регистрации транспортных средств в системе электронной очереди, их размещения на безвозмездной основе, а также направления для въезда в пункт пропуска в

⁶⁶ Положение о порядке функционирования системы электронной очереди транспортных средств для въезда в автодорожные пункты пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, бронирования времени въезда транспортных средств в данные автодорожные пункты пропуска, а также функционирования зон ожидания [Электронный ресурс] : утв. Постановлением Сов. Мина Респ. Беларусь, 31 декабря 2015 г., № 1130 // Решения Совета Министров / Совет Министров Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.government.by/upload/docs/filed08543357ced2185.PDF> . – Дата доступа: 27.02.2019.

соответствии с очередностью, установленной системой электронной очереди.

Целью данной научной работы является рассмотрение теоретических и нормативно-правовых аспектов организации зон ожидания, а также выдвижение предложений по совершенствованию инфраструктуры пунктов пропуска через создание зон ожидания.

Актуальность работы заключается в том, что вблизи белорусских пунктов пропуска, образуется большое скопление грузовых автомобилей. В следствии, чего очередь выстраивается прямо на проезжей части, тем самым усложняется движение на дороге, происходит заграждение дорожных знаков, что является нарушением Правил дорожного движения. Кроме того, вблизи белорусских пунктов пропуска практически не развита придорожная инфраструктура: отсутствуют мусорные контейнеры, в связи с чем вблизи дорог образуются «мусорные свалки»; отсутствуют санузелы. Нередко в длинных очередях возникают конфликты между водителями, случаются ДТП, что ведет к снижению уровня безопасности в приграничной зоне.

В Республике Беларусь в настоящее время действует две зоны ожидания, предназначенные для грузовых автомобилей, а именно в пунктах пропуска «Котловка» и «Григоровщина», с пропускной способностью грузовых автомобилей 350 и 380 автомобилей в сутки соответственно. Однако в таких пунктах пропуска, как «Козловичи» с пропускной способностью 2000 грузовых автомобилей, «Брузги» с пропускной способностью 815 грузовых автомобилей и «Каменный Лог», пропускная способность которого 1000 грузовых автомобилей в сутки зон ожидания нет.

В Приложении к постановлению⁶⁷ сказано, что к концу 2018 года система электронной очереди должна была

⁶⁷ Перечень автодорожных пунктов пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, в которых функционирует система электронной очереди транспортных средств для въезда в данные автодорожные пункты пропуска, и сроки

быть внедрена в таких пунктах пропуска, как «Брест», «Котловка», «Григоровщина», «Домачево», «Козловичи», «Мокраны», «Песчатка», «Урбаны», «Новая Гута», «Новая Рудня», «Бенякони», «Берестовица», «Брузги», «Каменный Лог» и «Привалка», а ведь внедрение электронных очередей без строительства зон ожидания невозможно. Следовательно, необходимость в строительстве зон ожидания очевидна.

Однако, на сегодняшний день помимо предварительного бронирования времени въезда в автодорожные пункты пропуска в системе электронной очереди существует еще один способ попасть в пункт пропуска без очереди – это пропуска на внеочередной въезд в автодорожные пункты пропуска.

По мнению автора, одновременное функционирование предварительного бронирования и пропусков невозможно, так как будет создаваться очередь из внеочередников. Возникает вопрос: «От чего отказаться?». Рациональнее отказаться от пропусков:

Во-первых, применение пропусков – это нечестно по отношению к молодым субъектам предпринимательства, так как стоимость одного такого пропуска на год стоит 100 базовых величин, а это примерно 2550 белорусских рублей на одно грузовое транспортное средство и не каждое юридическое лицо может себе позволить его приобрести, что вследствие ведет к «нездоровой конкуренции» так как время доставки товаров увеличивается, по сравнению с временем доставки субъекта, обладающим пропуском.

Во-вторых, использование электронного бронирования более экономически выгодно для субъектов хозяйствования. В среднем одно грузовое транспортное средство международной перевозки пересекает границу до 8 раз в месяц, а стоимость электронного бронирования – 25,5

внедрения в них этой системы [Электронный ресурс] : прилож. к Постановлению Сов. Мина Респ. Беларусь, 31 декабря 2015 г., № 1130 // Решения Совета Министров / Совет Министров Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.government.by/upload/docs/filebb852c256a06acfc.PDF>– Дата доступа: 01.03.2019.

белорусских рублей, следовательно, получается экономия в 102 белорусских рубля. Однако, поскольку, практически нигде нет систем электронной очереди, субъекту хозяйствования не представляется возможным воспользоваться данной услугой и сэкономить свои средства.

В-третьих, при использовании пропусков никто не может отследить время прибытия транспортного средства на границу. Преимущество электронных очередей в том, что таможенные и пограничные органы смогут оценить нагрузку на тот или иной пункт пропуска, а также информация на сайте об очередях на границе будет наиболее достоверной. А машины не будут формировать очереди перед въездом в пункт пропуска.

Несмотря на то, что в Республике Беларусь уже функционируют 3 зоны ожидания, нет ни одного нормативно-правового акта, отражающего требования к обустройству зон ожидания. Поэтому возникает потребность в законодательном закреплении стандартов при их строительстве. По мнению автора работы, обязательному закреплению подлежат следующие положения:

1 Площадь зон ожидания и количество мест должно устанавливаться в соответствии с пропускной способностью пункта пропуска и только по согласованию с пограничными и (или) таможенными органами.

2 Необходимо определить перечень строений, которые обязательно должны присутствовать в сервисной зоне и которые запрещено размещать в зоне ожидания.

3 В зонах ожидания должна быть оборудована система видеонаблюдения.

4 Зона ожидания должна быть ограждена

5 Необходимо установить требования к дорожной разметке в зоне ожидания.

6 Размещение транспортных средств в зоне ожидания должно осуществляться на безвозмездной основе.

Однако, своевременное решение проблемы, связанной со строением зон ожидания, не может быть достигнуто в короткие сроки, поскольку объем требуемых

инвестиций на модернизацию системы пунктов пропуска существенно превышает лимит государственного бюджета, выделенного на эти цели. Из этого следует, что поиск и привлечение иных источников финансирования представляется единственно возможным выходом для ускорения процесса строения зон ожидания. Государственно-частное партнерство может стать эффективным способом решения проблемы и оптимизации использования средств государственного бюджета⁶⁸. ГЧП позволит снизить финансовую нагрузку на бюджет, получить объекты в короткие сроки, передать часть рисков частному партнеру. Для частного партнера это также выгодно, так как он получит стабильный долгосрочный доход на вложенный капитал, повышение имиджа компании, гарантию сбыта и загруженности объектов, расположенных в зоне ожидания на долгосрочной основе.

Таким образом, строение зон ожидания в Республике Беларусь необходимо, как для внедрения технологии электронной очереди на границе, так и для повышения транзитного потенциала страны. Так как длинные очереди на границе – показатель устаревших подходов к управлению операциями на границе, а внедрение электронных очередей и создание зон ожидания позволит значительно сократить очереди на границе, ускорить прохождение пограничного и таможенного контроля, упростит работу таможенников и пограничников, а также обеспечит безопасность движения. Построение зон ожидания позволит улучшить приграничную инфраструктуру, обеспечить комфортное пересечение границы Беларуси в пунктах пропуска, обустроить территорию, создать новые рабочие места для населения. А государственно-частное партнерство позволит реализовать проект в кратчайшие сроки.

⁶⁸ Азизова Ж.З. Перспективы развития инфраструктуры пунктов пропуска через государственную границу российской федерации на принципах государственно-частного партнерства / Ж.З. Азизова // ГЧП в сфере транспорта: модели и опыт – 2017 : сборник тезисов докладов конференции, Санкт-Петербург, 2 июня 2017/ Институт «Высшая школа менеджмента» Санкт-Петербургского гос. университета

**YANKA KUPALA STATE UNIVERSITY OF GRODNO
ГРОДНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ ЯНКИ КУПАЛЫ**

Lomat Anastasiya Vyacheslavovna. *The use of modern technology for the modernization of customs*

The research advisor: Ignatik Marina Ivanovna, PhD in Law

Nothing forces the driving of the global economic transformation more than technology and trade. New inventions and technologies have enabled Europe and North America to industrialize and become dominant in international trade. In the last century, innovations have become a driving force of the next wave of industrializers and international traders, such as China, South Korea, Singapore. In the 21st century, even more advanced technologies – computers, smartphones, the Internet - allow to develop and promote international trade. With the development of electronic commerce and e-business, it became necessary to digitalize customs as essential link between suppliers and buyers. At the normative level, this movement can be observed: the development of an electronic risk management system, electronic declaration, electronic preliminary information, the creation of single-window, single-stop. Some countries have reached the level of technical progress that made it possible to use e-passports and biometrics when crossing the border. This is the level to which developing countries, such as the countries of the Eurasian Economic Union, should strive.

What is the purpose of using information technologies? The principal reason lies in the optimization of customs and administrative processes, that is, methods and technologies to simplify the order of movement of goods and passengers across the customs border. Also, the goal is fulfillment of direct responsibilities of customs service: the fight against smuggling, the promotion of a competitive environment for participants in foreign economic activity, compliance with international standards in the field of customs, reduction of corruption risks. The extensive implementation of modern information

technologies will make customs operations and procedures simpler, faster, more transparent, less costly but efficient at the same time.

It can be said, that there are almost no customs procedures and operations that could not be automated. In general, the process of digitalization of customs can be divided into three stages. At the first stage, an electronic customs is created, which allows managing customs clearance, clearance of goods in trade flow, as well as personal baggage clearance of passengers and carriers. To create electronic customs at this stage, the institute of electronic declaration, preliminary informing and customs pre-arrival processing is introduced with the application of a risk management system. On the second, there is electronic data exchange between informational customs systems and systems of other state bodies is carried out. It also creates a joint targeting and risk management system, joint inspection management, payment systems are being integrated and mobile applications for various customs operations are being created⁶⁹. At the third stage, a full transition to cross-border information exchange with other government agencies is carried out, as well as the implementation of the “single-stop” principle. Some sources offer another stage, which is not included in the above-mentioned, but goes hand in hand with them. This is the introduction of emerging technologies, such as biometrics technology, iris scanning, even the use of drones and, as the result, the future implementation of the Globally Networked Customs concept of the World Customs Organization⁷⁰.

Currently, the introduction of electronic declaration technology is being actively implemented. Thus, the Customs Codec of the Eurasian Economic Union (EAEU) defines electronic form of declaration as the main. There are a number of advantages of using e-flow of documentation between customs

⁶⁹ Best practices in digital customs in East and Southern Africa [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.wcoesarocb.org/wp-content/uploads/2018/09/best-practices-in-digital-customs-in.pdf>. Date of access: 10.04.2019

⁷⁰ WCO news: Going Digital [Electronic resource]. – Mode of access: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/wco-news-magazines/wco_news_79.pdf. Date of access: 10.04.2019

authorities and participants of foreign economic activity during customs control: paperless technology, the ability to exchange with information systems of other state authorities, including customs; convenience and security of data storing.

However, not the entire declaration process has yet been converted to electronic form. There still remain areas, which use the written form, e.g. customs transit, international post mailing, clearance of vehicles for international carriage. In addition, such documents as certificates of origin and compliance must be provided on paper. For comparison, in the European Union there is a New Computerized Transit System - NCTS, which allows to process transit information in electronic form.

Preliminary informing is also an important element of customs informatization. By preliminary informing the customs authorities obtain in advance the information they need and, using the risk management system, decide on the necessary forms of control. For the first time, preliminary informing has become extensively applied in customs in the automated system ACS of the US Customs Service. In the EAEU, mandatory preliminary informing of goods imported into the customs territory was introduced by the Decision of the Customs Union Commission from June 17, 2012.

With regard to electronic data exchange between customs information systems, the EAEU Customs Code has established such a form of exchange, although it is not yet mandatory. This connected with the fact that not all state systems have been yet automated at the highest level. A paper document is still required to prove the release of goods. The declaration will subsequently be required by the participant of foreign economic activity both for presentation to the tax authorities, the bank, and the carrier. Unfortunately, the customs authorities and related institutions don't have a single common electronic database.

As mentioned above, at the second stage it is planned the creation of mobile applications. So, in Sweden, thanks to the latest computer systems, the electronic declaration of goods can

already be done using a mobile phone and SMS system. The answer from customs comes to the mobile phone⁷¹.

Since the EAEU has not yet moved to the second stage of development of information customs technologies and the exchange between information systems of various government agencies is impossible, it's rather early to talk about cross-border information exchange. However, referring to the experience of developed countries, we can say that this is possible. For example, in Singapore, all interaction of participants of foreign economic activity occurs through the authorized state body, and further information is sent to the customs authorities, veterinary and sanitary services, the tax and banking system of the state. Electronic declaration works there at 100%.

In general, the introduction of information technology in the customs sphere is going on over the world. And various organizations have played a role in plunging Customs towards digitalization, namely, the World Customs Organization, the World Trade Organization, the World Bank, the United Nations and Conference on Trade and Development and International Monetary Fund⁷².

When looking not at trade flow, but at flow of passengers, modern technologies will not be left aside either. For example, the SmartGate technology in Australia, based on the biometric identification of passengers, has been operating for more than 10 years. The duration of its operation and the fact that more and more countries are striving to switch to a passport system with microchips confirms the effectiveness of using this technology.

In this way, the rapid pace of technological innovation is leading to the emergence of new business models across the globe. And customs must adapt to these changes to carry out its functions effectively. Nowadays, the Republic of Belarus is far behind in technological development from Western countries.

⁷¹ Belarus in the modern world: materials of the XIII International Conference dedicated to the 93rd anniversary of the Belarusian State University, October 30, 2014 / Editorial: V. G. Shadursky [and others]. - Minsk: Ed. Center of BSU, 2014. - 411 p.

⁷² WCO news: Going Digital [Electronic resource]. – Mode of access: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/wco-news-magazines/wco_news_79.pdf . Date of access: 10.04.2019

Therefore, in order to increase the transit attractiveness of the country, modernization of customs is required. It needs to be said that customs and wider systems can't exist in a vacuum. There are major issues of political will, legal context, resources and policy that must be considered. At the moment, it's necessary to introduce state-level programs for the development and implementation of information technologies. For the development of software, the Belarusian High-Tech Park could be involved, which already supplies such a product to the markets of 67 countries⁷³.

As a result, the use of information technology at customs will ensure the promotion of goods between countries, the creation of favorable conditions for foreign economic activity and affect the growth rate of economic development. Of course, automation is expensive to operate, but it is an investment in future security, speed and easiness of accomplishing tasks and convenience, both for international trade players and for customs service.

Ломать Анастасия Вячеславовна. *Использование современных технологий для модернизации таможен*

Научный руководитель: Игнатик Марина Ивановна, канд. юр. наук

Ничто не способствуют глобальным экономическим преобразованиям больше, чем технологии и торговля. Новые изобретения и технологии позволили Европе и Северной Америке индустриализироваться и стать доминирующими в международной торговле. В прошлом веке инновации стали движущей силой для экономического подъёма таких стран, как Китай, Южная Корея, Сингапур. В 21-м веке ещё более передовые технологии – компьютеры, смартфоны, Интернет – позволяют развивать и продвигать международную торговлю. С развитием электронной торговли и электронного

⁷³ High-Tech Park - News and Events [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.park.by/post-1380/?lng=ru>. Date of access: 12.04.2019

бизнеса возникла и необходимость электронизации таможи как важнейшего звена между поставщиками и покупателями. На нормативном уровне можно проследить данное движение: развитие электронной системы управления рисками, электронное декларирование, электронное предварительное информирование, создание одного окна, одной остановки. Некоторые страны достигли того уровня технического прогресса, что стало возможным использование электронных паспортов и биометрии при пересечении границы. Это тот уровень, к которому нужно стремиться развивающимся странам, каковыми являются страны Евразийского экономического союза.

Какова цель использования информационных технологий? Главная причина заключается в оптимизации таможенных и административных процессов, то есть способов и технологий упрощения порядка перемещения товаров и пассажиров через таможенную границу. Также целью является выполнение непосредственно таможенных функций: борьба с контрабандой, содействие формированию конкурентной среды для участников внешнеэкономической деятельности, соответствие международным стандартам в сфере таможенного дела, снижение коррупционных рисков. Масштабное внедрение современных информационных технологий позволит сделать таможенные операции и процедуры более простыми, быстрыми, прозрачными, менее затратными и одновременно эффективными.

На сегодняшний день можно сказать, что почти не осталось таможенных процедур и операций, которые невозможно было бы автоматизировать. В целом, процесс цифровизации таможи можно разделить на три этапа. На первом этапе создаётся электронная таможня, которая позволяет управлять таможенным оформлением, очисткой товаров в торговом обороте, а также оформлением личного багажа пассажиров и самих перевозчиков. Для создания электронной таможни на данном этапе вводится институт электронного декларирования, предварительного информирования и таможенная обработка до прибытия

грузов с применением системы управления рисками. На втором – осуществляется электронный обмен данными между информационными таможенными системами и системами иных государственных органов. Создаётся также совместная система слежения и управления рисками, совместное инспекционное управление, происходит интеграция платёжных систем и создание мобильных приложений для выполнения различных таможенных операций⁷⁴. На третьем этапе осуществляется полный переход к трансграничному обмену информацией с иными государственными органами, а также реализация принципа «единого окна». Некоторые источники предлагают ещё один этап, который не включается в вышеуказанные, а развивается параллельно им. Это внедрение новейших технологий, таких как технологии биометрии, сканирование радужной оболочки, использование дронов. А также реализация в будущем концепции Всемирной таможенной организации о создании Всемирной таможенной сети⁷⁵.

В настоящее время весьма активно осуществляется внедрение технологии электронного декларирования. Так, Таможенным кодексом Евразийского экономического союза (ЕАЭС) электронная форма декларирования определена как основная. Можно выделить ряд преимуществ использования электронного документооборота между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности при проведении таможенного контроля: безбумажная технология, возможность обмена с информационными системами иных государственных, включая таможенные, органов; удобство и безопасность хранения данных.

Однако ещё не весь процесс декларирования переведён в электронную форму. Остаются сферы, где существует письменная форма: таможенный транзит,

⁷⁴ Best practices in digital customs in East and Southern Africa [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.wcoesarocb.org/wp-content/uploads/2018/09/best-practices-in-digital-customs-in.pdf>. Дата доступа: 10.04.2019

⁷⁵ WCO news: Going Digital [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/wco-news-magazines/wco_news_79.pdf. Дата доступа: 10.04.2019

международные почтовые отправления, оформление транспортных средств международной перевозки. К тому же, такие документы, как сертификаты происхождения, соответствия должны обязательно предоставляться на бумажных носителях. Для сравнения, в Европейском Союзе существует компьютеризированная система управления транзитными грузами – NCTS, которая позволяет оформлять сведения о транзите в электронной форме.

Предварительное информирование также является важным элементом информатизации таможни. При предварительном информировании таможенные органы заблаговременно получают необходимые им сведения и с использованием системы управления рисками принимают решение о необходимых формах контроля. Впервые предварительное информирование стало масштабно применяться в таможенном деле в автоматизированной системе ACS таможенной службы США. В ЕАЭС обязательное предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию, было введено Решением Комиссии Таможенного Союза с 17 июня 2012 г.

Что касается электронного обмена данными между информационными таможенными системами, то Таможенным кодексом ЕАЭС установлена форма такого обмена, хотя пока не является обязательной. Это связано с тем, что пока ещё не все государственные системы автоматизированы на высшем уровне. Бумажный документ всё ещё необходим для доказательства выпуска товара. Декларация впоследствии понадобится участнику ВЭД как для предъявления в налоговые органы, банк, так и перевозчику. К сожалению, таможенные органы и связанные с ними институты не имеют единой общей электронной базы.

Как указывалось выше, на втором этапе планируется создание мобильных приложений. Так, в Швеции, благодаря новейшим компьютерным системам, электронное декларирование товаров уже можно совершить, используя

мобильный телефон и систему SMS. Ответ из таможни приходит на мобильный телефон⁷⁶.

Так как ЕАЭС ещё не перешёл на второй этап развития информационных таможенных технологий и невозможен обмен между информационными системами различных государственных органов, говорить о трансграничном обмене информацией ещё рано. Однако, обращаясь к опыту развитых стран, можно сказать, что это возможно. Например, в Сингапуре все взаимодействие участников ВЭД происходит через уполномоченный государственный орган, и в дальнейшем информация направляется в таможенные органы, ветеринарную и санитарную службы, налоговую и банковскую системы государства. Электронное декларирование работает там на все 100 %.

В целом, внедрение информационных технологий в таможенную сферу происходит по всему миру. И этому способствуют различные организации: в частности, Всемирная таможенная организация, Всемирная торговая организация, Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международный валютный фонд и Всемирный Банк⁷⁷.

Если же рассматривать не торговый оборот, а поток пассажиров, современные технологии также не останутся в стороне. К примеру, технология SmartGate в Австралии, основанная на биометрической идентификации пассажиров, функционирует уже более 10 лет. Продолжительность её действия и тот факт, что всё больше стран стремятся перейти на систему паспортов с микросхемами, подтверждает эффективность использования данной технологии.

⁷⁶ Беларусь в современном мире = Беларусь у сучасным свеце: материалы XIII Международной конференции, посвященной 93-летию образования Белорусского государственного университета, 30 октября 2014 г. / редкол.: В. Г. Шадурский [и др.]. — Минск: Изд. центр БГУ, 2014. — 411 с.

⁷⁷ WCO news: Going Digital [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/wco-news-magazines/wco_news_79.pdf. Дата доступа: 10.04.2019

Таким образом, быстрые темпы технологического развития приводят к появлению новых бизнес-моделей по всему земному шару. И таможня должна адаптироваться к данным изменениям для эффективного выполнения своих функций. Республика Беларусь значительно отстаёт в технологическом развитии от западных стран. Поэтому, чтобы повысить транзитную привлекательность страны, требуется модернизация таможни. Необходимо сказать, что таможенные и более широкие системы не могут существовать в вакууме. Есть основные вопросы политической воли, лидерства, правового контекста, ресурсов и политики, которые необходимо учитывать. В данный момент нужно ввести на государственном уровне программы по разработке и внедрению информационных технологий. Для разработки программного обеспечения можно привлечь Белорусский парк высоких технологий, который уже поставляет такой продукт на рынки 67 стран⁷⁸.

В результате, использование информационных технологий на таможене обеспечит продвижение товаров между странами, создание благоприятных условий внешнеэкономической деятельности и повлияет на темпы роста экономического развития. Конечно, автоматизация требует больших затрат, но это инвестиции в будущую безопасность, скорость и простоту осуществления задач и удобство, как для субъектов международной торговли, так и для таможенной службы.

⁷⁸ Парк высоких технологий - Новости и события [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.park.by/post-1380/?lng=ru>. Дата доступа: 12.04.2019

**INSTITUTE OF BORDER SERVICE OF THE REPUBLIC
OF BELARUS
ИНСТИТУТ ПОГРАНИЧНОЙ СЛУЖБЫ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

***Butoreva Vasilina Sergeevna. Implementation of the Concept
of Integrated Management of the State Border of the Republic
of Belarus***

The research adviser: Shuvaev Kirill Viktorovich

The development of interaction at the international, interdepartmental level is one of the most important conditions that increases the efficiency of passing individuals, vehicles and goods across the state border.

In connection with the growth of cargo and passenger traffic, as well as challenges and threats to the Republic of Belarus, as well as an assessment of the current state of the system of checkpoints across the state border, it has become necessary to develop the Concept of Integrated Management of the State Border of the Republic of Belarus (ICS) implementation of state border and customs policy, as well as improving the effectiveness of the use of international instruments Cooperation in order to ensure border security of the Republic of Belarus.

The essence of the activities of state bodies vested with legislation with powers in the field of state border and customs policy (hereinafter - the authorized state bodies) for the implementation of ISI through the balanced development of its barrier and contact functions.

According to the Concept, the barrier function of the State Border is the fulfillment by the authorized state bodies of the tasks of preventing, detecting, suppressing and preventing illegal transboundary processes (cross-border unlawful activities).

The Republic of Belarus is located at the junction of the geopolitical and economic spaces of the Eurasian Economic Union and the European Union, which form the world's largest consumer markets. This causes the influence of a variety of

economic, socio-cultural, criminogenic and other factors, which are concentrated both on the State border and on transit routes passing through the Republic of Belarus.

By implementing the barrier function of the State Border, the Republic of Belarus protects the interests of the European Union from cross-border criminal, terrorist (extremist) and other border hazards in the East, and at the same time protects the interests of the Eurasian Economic Union from the same hazards in the West.

The contact function of the State Border is the fulfillment by the competent state bodies of the tasks of accelerating and developing legal transboundary processes

The contact function of the border is to create on the border of two states common natural reserves, European regions, open economic zones - for example, the European region “Bug” arose between Ukraine, the Republic of Poland and the Republic of Belarus. Thus, the border areas of two or more states become a contact zone, which makes it possible to constantly deepen bilateral or multilateral cooperation.

The concept of border security for 2018-2022 determines that the main external border hazards at the level of risks and challenges are:

- the tightening or termination by neighboring countries of procedures for the international legal registration of the State Border;

- the militarization of border areas of neighboring states;

- the growth of criminal activity in the border area of neighboring countries;

- use of the territory of the Republic of Belarus for the transit of persons involved in terrorist and other extremist activities, illegal armed groups, international criminal groups, as well as the illegal transfer of means of committing acts of terrorism and other illegal activities;

- strengthening migration flows and increasing the number of channels of illegal migration through the territory of the Republic of Belarus;

violation of the functioning of checkpoints of neighboring states on the state border with the Republic of Belarus;

dissemination of information (views, opinions), calling into question the legality (correctness) of the passage of the State border and discrediting the activities for its protection;

an increase in the number of attempts to smuggle into the Republic of Belarus narcotic drugs, psychotropic substances, their precursors and analogues, weapons and ammunition (their components), as well as consignments of goods;

illegal movement of radioactive, chemical, biological and other hazardous substances and materials through the territory of the Republic of Belarus;

reduction of operational and service capabilities of border agencies of neighboring countries and the effectiveness of the protection of the state border with the Republic of Belarus;

reducing the capacity of international technical assistance donors;

the emergence on the territory of neighboring states near the state border of mass riots, hotbeds of armed conflicts, as well as emergency situations of natural, man-made and other nature.

Taking into account the stated geopolitical conditions, as well as the negative factors that form a danger to national interests in the border area, the main problematic issues in the field of MIT are:

incompleteness of the international legal registration of the State Border;

the deterioration of the infrastructure of the State Border and the border area in the Polish direction, as well as the insufficient level of its development in the Ukrainian and Baltic directions;

increased activity of organized forms of cross-border unlawful activities;

use of the territory of the Republic of Belarus for the transit of persons involved in terrorist (extremist) activities, illegal armed groups, international criminal groups;

the incompatibility of the infrastructure of individual international checkpoints across the State Border with the

dynamics of increasing cross-border passenger and goods and transport flows.

Thus, the Republic of Belarus is faced with a rather large number of problematic issues. One of the ways to solve the issues will be the harmonization of legislation. The convergence of national legislation with the main regulations of the European Union and the documents of the Schengen agreement in the field of border management through the implementation of the IAU Concept will expand the scope of international cooperation on border issues, create conditions for obtaining additional international technical assistance to the border and customs authorities of the Republic of Belarus, and will contribute to Belorussia around the Republic of Belarus.

The implementation of international technical assistance projects, including the reconstruction of the infrastructure of checkpoints across the State Border of the Republic of Belarus, will increase their capacity and more successfully accomplish tasks assigned to interacting authorities. Improving cooperation between border guard agencies and customs authorities on managing and controlling cross-border processes, introducing into practice the joint training (advanced training) of border service officers and customs authorities in certain areas of activity, improving the system of border and customs anti-corruption measures at the State border. All of these areas are priorities for solving problematic issues in the field of PIT.

The consistent implementation of the IUG Concept will allow to expand the practice of joint actions, as well as eliminate duplication of functions and reduce the expenditure of budget funds for carrying out activities in the field of state border and customs policy. In addition, the implementation of the IUG Concept will reduce the growth of criminal activity in the border area of neighboring countries, use the territory of the Republic of Belarus for the transit of persons involved in terrorist and other extremist activities, illegal armed groups, international criminal groups, as well as illegal movement of acts of terrorism and other illegal activities, to reduce the number of attempts to smuggle into the Republic of Belarus drug ble drugs, psychotropic substances,

their analogues and precursors, weapons and ammunition (their components), as well as the consignment of goods and the illegal movement across the territory of the Republic of Belarus radioactive, chemical, biological and other hazardous substances and materials.

**Буторева Василина Сергеевна. Реализация Концепции
Интегрированного управления Государственной границы
Республики Беларусь**

Научный руководитель: Шуваев Кирилл Викторович

Развитие взаимодействия на международном, межведомственном уровне является одним из важнейших условий, повышающим эффективность пропуска через государственную границу физических лиц, транспортных средств и товаров.

В связи с ростом грузо и пассажиропотока, а также вызовов и угроз для Республики Беларусь, а также оценки современного состояния системы пунктов пропуска через государственную границу создало необходимость разработки Концепции Интегрированного управления Государственной границей Республики Беларусь (далее – ИУГ) расширения межведомственного взаимодействия полномочных государственных органов по реализации государственной пограничной и таможенной политики, а также повышения эффективности применения инструментов международного сотрудничества в интересах обеспечения пограничной безопасности Республики Беларусь.

Сущность деятельности государственных органов, наделенных законодательством полномочиями в области государственной пограничной и таможенной политики (далее – полномочные государственные органы) по осуществлению ИУГ посредством сбалансированного развития ее барьерной и контактной функций.

Согласно Концепции, барьерная функция Государственной границы – выполнение полномочными

государственными органами задач по предупреждению, выявлению, пресечению и профилактике незаконных трансграничных процессов (трансграничной противоправной деятельности).

Республика Беларусь находится на стыке геополитических и экономических пространств Евразийского экономического союза и Европейского союза, образующих крупнейшие потребительские рынки мира. Это обуславливает влияние множества экономических, социокультурных, криминогенных и иных факторов, сконцентрированных как на Государственной границе, так и на проходящих через Республику Беларусь транзитных маршрутах.

Реализуя барьерную функцию Государственной границы, Республика Беларусь защищает интересы Европейского союза от трансграничных криминальных, террористических (экстремистских) и иных пограничных опасностей, формируемых на Востоке, и одновременно защищает интересы Евразийского экономического союза от тех же опасностей, формируемых на Западе.

Контактная функция Государственной границы – выполнение полномочными государственными органами задач по ускорению и развитию законных трансграничных процессов

Контактная функция границы заключается в создании на границе двух государств общих природных заповедников, европейских регионов, открытых экономических зон – например, между Украиной, Республикой Польшей и Республикой Беларусь возник европейский регион «Буг». Таким образом, пограничные районы двух или нескольких государств становятся контактной зоной, которая дает возможность постоянно углублять двустороннее или многостороннее сотрудничество.

Концепция обеспечения пограничной безопасности на 2018-2022 года определяет, что основными внешними пограничными опасностями на уровне рисков и вызовов являются:

затягивание или прекращение сопредельными государствами процедур международно-правового оформления Государственной границы;

милитаризация приграничных территорий сопредельных государств;

рост криминальной активности на приграничной территории сопредельных государств;

использование территории Республики Беларусь для транзитного следования лиц, причастных к террористической и другой экстремистской деятельности, незаконным вооруженным формированиям, международным преступным группам, а также незаконного перемещения средств совершения актов терроризма и иной противоправной деятельности;

усиление миграционных потоков и увеличение количества каналов незаконной миграции через территорию Республики Беларусь;

нарушение функционирования пунктов пропуска сопредельных государств на государственной границе с Республикой Беларусь;

распространение информации (взглядов, мнений), ставящей под сомнение законность (правильность) прохождения Государственной границы и дискредитирующей деятельность по ее охране;

увеличение количества попыток незаконного ввоза в Республику Беларусь наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров и аналогов, оружия и боеприпасов (их компонентов), а также партий товаров;

незаконное перемещение через территорию Республики Беларусь радиоактивных, химических, биологических и других опасных веществ и материалов;

снижение оперативно-служебных возможностей пограничных органов сопредельных государств и эффективности охраны государственной границы с Республикой Беларусь;

снижение возможностей доноров международной технической помощи;

возникновение на территории сопредельных государств вблизи Государственной границы массовых беспорядков, очагов вооруженных конфликтов, а также чрезвычайных ситуаций природного, техногенного и иного характера.

С учетом изложенных геополитических условий, а также негативных факторов, формирующих опасности национальным интересам в пограничном пространстве, основными проблемными вопросами в области ИУГ являются:

незавершенность международно-правового оформления Государственной границы;

износ инфраструктуры Государственной границы и приграничной территории на польском направлении, а также недостаточный уровень ее развития на украинском и прибалтийском направлениях;

рост активности организованных форм трансграничной противоправной деятельности;

использование территории Республики Беларусь для транзитного следования лиц, причастных к террористической (экстремистской) деятельности, незаконным вооруженным формированиям, международным преступным группировкам;

несоответствие инфраструктуры отдельных международных пунктов пропуска через Государственную границу динамике увеличения трансграничных пассажирских и товарно-транспортных потоков.

Таким образом, Республика Беларусь сталкивается с довольно большим количеством проблемных вопросов. Одним из путей решения вопросов будет являться гармонизация законодательства. Сближение национального законодательства с основными регламентами Европейского союза и документами Шенгенского соглашения в области управления границами посредством реализации Концепции ИУГ расширит рамки международного сотрудничества по пограничным вопросам, создаст условия для получения дополнительной международной технической помощи

пограничному и таможенному ведомства Республики Беларусь, будет способствовать активизации внешнеэкономической деятельности и укреплению вокруг Республики Беларусь пояса добрососедства.

Реализация проектов международной технической помощи, в том числе реконструкция инфраструктуры пунктов пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, позволит повысить их пропускную способность и более успешно выполнять поставленными перед взаимодействующими органами задачи. Совершенствование взаимодействия между органами пограничной службы и таможенными органами по управлению трансграничными процессами и контролю за ними, внедрение в практику совместной подготовки (повышение квалификации) сотрудников органов пограничной службы и таможенных органов по отдельным направлениям деятельности, совершенствование системы пограничных и таможенных мер противодействия коррупции на Государственной границе все эти направления являются приоритетными по решению проблемных вопросов в области ИУГ.

Последовательная реализация Концепции ИУГ позволит расширить практику совместных действий, а также исключить дублирование функций и сократить расходование бюджетных средств на проведение мероприятий в области государственной пограничной и таможенной политики. Кроме того, реализация Концепции ИУГ позволит уменьшить рост криминальной активности на приграничной территории сопредельных государств, использовать территории Республики Беларусь для транзитного следования лиц, причастных к террористической и другой экстремистской деятельности, незаконным вооруженным формированиям, международным преступным группам, а также незаконного перемещения средств совершения актов терроризма и иной противоправной деятельности, уменьшить количество попыток незаконного ввоза в Республику Беларусь наркотических средств, психотропных веществ, их

прекурсоров и аналогов, оружия и боеприпасов (их компонентов), а также партий товаров, а также незаконное перемещение через территорию Республики Беларусь радиоактивных, химических, биологических и других опасных веществ и материалов.

**UNIVERSITY OF CIVIL PROTECTION OF THE
MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS OF THE
REPUBLIC OF BELARUS
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ ЗАЩИТЫ
МИНИСТЕРСТВА ПО ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ
СИТУАЦИЯМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**Nazarchuk Maksim Aleksandrovich. *Transboundary
Catastrophe Management: International & National standards***
The research advisor: Vasyuk Galina Sergeevna, seniour lecturer

The phrase “emergency situation” is sufficiently entrenched in the life and consciousness of modern people. This fact is primarily connected with the idea that the history of the earth civilization is inextricably linked with emergencies, which annually result in the death of about 3 million people and expenses ranging from 50 to 100 billion dollars. In addition, according to the United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs, most natural and technogenic disasters are now taking on such proportions that the elimination of their consequences can become a serious economic challenge for both highly developed and developing countries and vary from 5 to 40% of GDP.

In this context, humanitarian disasters which can happen anywhere and anytime should be mentioned. Whatever their reason could be – flood, drought, earthquake, hurricane, fire, explosion, accident, epidemic or even a military conflict – they always lead to deaths, displacement, disability to exist on one’s own and bring enormous suffering. In this regard, along with the promotion of sustainable development, political and financial cooperation, humanitarian assistance is seen as an element of the

overall peacebuilding effort, as well as a priority for both international organizations and States⁷⁹.

All in all, overall effectiveness of humanitarian assistance depends on a number of diverse factors (the degree of intensity, regularity of humanitarian subject-object relations; the reasonableness, rationality of the response mechanism; the level of coordination, accountability, etc.), one of the most important of which is the fundamental formation of interstate cooperation, in particular – at the level of individual bodies, especially – Customs. It is conditioned by the essence of humanitarian assistance, which is impossible without transboundary movement.

Given its position at borders, Customs plays a key role in facilitating the expeditious movement of goods sent as emergency humanitarian aid and when disasters occur, cross-border trade rules applicable to consignments containing humanitarian assistance – particularly for highly regulated items such as foodstuffs, medication, medical equipment, vehicles and telecommunications – are complicated by the imperative need for speed, the unfamiliarity of some donors with local rules, and the disruption of normal procedures⁸⁰.

In practice when a humanitarian emergency is declared, Customs administrations are often ill-prepared to process relief consignments which arrive en masse in a very short period of time. Import formalities are frequently too lengthy, particularly if another administration is involved in the Customs clearance, such as when a certificate or authorization is required, for example⁸¹. This problem picked during 2013–2015 Ebola epidemic in West

⁷⁹Пармон, В. В. Международное сотрудничество Министерства по чрезвычайным ситуациям в области защиты от чрезвычайных ситуаций [Электронный ресурс] / В. В. Пармон // УМК по дисциплине «Тактика проведения аварийно-спасательных работ». – Режим доступа: http://do.ucp.by/pluginfile.php/2751/mod_folder/content/0/t_6.6._Mezhdunarodnoe_sotrudnichestvo.pptx?forcedownload=1. – Дата доступа: 10.04.2019.

⁸⁰Natural Disaster Relief [Electronic resource] // World Customs Organization. – Mode of access: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster.aspx>. – Date of access: 10.04.2019.

⁸¹Gerard, E. WCO C-RED Project: unprecedented cooperation between Customs administrations and humanitarian organizations to develop a more effective response to epidemics / E. Gerard // WCO news. – 2018. – № 86. – P. 50.

Africa, when warehouse space at ports and airports was inadequate, inventory capabilities were chaotic, and the contents of containers were not specified or were indicated in an unknown foreign language. Consequently the nature of the problem was identified by the specialists in the following way: «The Ebola response was not primarily a medical response, but more about logistics and supplies»⁸².

Going into details, it should be mentioned that the legislative basis for relief consignments facilitation measures is stipulated by the Revised Kyoto Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures and involves such incentives as:

1) top priority clearance of relief consignments for export, transit, temporary admission and import;

2) the possibility to use a simplified Goods declaration or incomplete Goods declaration and lodge it prior to the arrival of the goods; the release upon arrival;

3) clearance outside the designated hours of business or away from Customs offices and the waiver of any charges in this respect;

4) examination or sampling of goods only in exceptional circumstances;

5) exemption from any duties and taxes payable as well as prohibitions and restrictions.

Obviously, very few Customs administrations are adequately prepared to perform their functions concerning emergency humanitarian aid in accordance with the established rules. The reasons for that and the main ways of their neutralizing are shown in the table⁸³⁸⁴ below.

⁸²Gerard, E. WCO C-RED Project: unprecedented cooperation between Customs administrations and humanitarian organizations to develop a more effective response to epidemics / E. Gerard // WCO news. – 2018. – № 86. – P. 51.

⁸³Turner, R. Barriers to customs entry at the time of disaster in developing countries: mitigating the delay of life-saving materials / R. Turner // World Customs Journal. – 2015. – Vol. 9, № 1. – P. 3–13.

⁸⁴Smoothing the way for humanitarian aid: the UN's life-saving ASYREC partnership [Electronic resource] // World United Nations Conference on Trade and Development. –

Reason	Meaning	Handling
backlog & fatigue	More consignments to be processed require more time to work for Customs officers. After all, they switch to 24/7 schedule, and the general efficiency declines because of the exhaustion.	Work overtime management; human resource allocation (eg. tasks diversification – processing standard consignments and processing consignments needing additional approvals).
burden formalities conjugated with overall disorganization	The absence of links between Customs administrations, interested ministries, carriers cause terrible confusions with the goods needed, massive record-keeping and different verifications, etc.	The use of web-platforms, information technologies (eg. ASYCUDA add-on ASYREC, the Virtual on-site operations coordination center, Global Disaster Alert and Coordination Center) and the “One stop” or “Single Window” principles.
lack of awareness	Sometimes Customs officers have very little information on facilitation instruments available to them, how they are used, and how they can improve the way that they work if adopted.	Capacity building programs (eg. seminars organized by UNOCHA, the WCO, the IFRC).

Above mentioned solutions can also be reinforced by signing a special agreement concerning measures to expedite the import, export and transit of relief consignments and possessions of relief personnel in the event of disasters and emergencies between the UN and any State, which establishes the obligation for all Customs at the points of entry and (or) exit, whether or not they have been informed by their superior administration of a particular relief consignment and (or) possessions of disaster relief personnel, to apply the basic simplified regime when relief goods are transporting⁸⁵. The adoption of such agreement fully eliminates all potential possibilities to avoid acting in compliance with the Kyoto Convention.

With regard to the EAEU, it is worth to be outlined that practically all provisions of the Kyoto Convention related to the importation of humanitarian goods are implemented in the supranational legislation, which sets out:

Mode of access: <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1673>. – Date of access: 10.04.2019.

⁸⁵Model of Agreement Concerning Measures to Expedite the Import, Export and Transit of Relief Consignments and possessions of relief personnel [Electronic resource] // World Customs Organization. – Mode of access: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/united-nation-model-of-agreement.pdf?db=web>. – Date of access: 10.04.2019.

1) top priority clearance of relief consignments (Article 81, The Customs Code of the EAEU);

2) the possibility to release goods prior to the lodgment of Customs declaration (Article 82, The Customs Code of the EAEU);

3) exemption from import duties (The Protocol On Single Customs-tariff Regulation, The Treaty on the EAEU).

As to the exportation of the relief consignments, national legislation is applied. The Decree of the President № 269 “On the Adoption of the Order of Providing Humanitarian Aid by the Republic of Belarus” states that the State Customs Committee ensures top priority Customs control performing and declaring for Customs procedures in relation to humanitarian assistance goods, which are exported.

Thus, transboundary catastrophe management can be described as a holistic complex system built from many elements. One of its main blocks is the indispensable interaction with Customs authorities, which can take the form of the protracted delays connected with imperfections of the Customs regulation order. This can have an impact on the number of lives saved in the immediate aftermath of a disaster, that’s why the importance of reducing delays should not be dismissed. The way of addressing this challenge lies in the realization of the fact that the system will function appropriately only if it is improved in its entirety not from the side of just one individual actor⁵. It will give the system an opportunity to meet the international standards and be able to act both as donor and recipient of the international assistance.

**Назарчук Максим Александрович. Трансграничное
управление катастрофами: международные и
национальные стандарты**

Научный руководитель: Васюк Галина Сергеевна, старший
преподаватель

Словосочетание «чрезвычайная ситуация» прочно вошло в жизнь и сознание современного человека. Это связано, в первую очередь, с тем, что история развития земной цивилизации неразрывно связана с чрезвычайными ситуациями, в результате которых в мире ежегодно погибает около 3-х миллионов человек, а материальные потери составляют от 50 до 100 миллиардов долларов в год. Кроме того, по данным Департамента ООН по гуманитарным вопросам, большинство природных и техногенных катастроф в настоящее время принимают такие масштабы, что ликвидация их последствий может стать серьезной экономической трудностью как для высокоразвитых государств, так и для развивающихся государств и составлять от 5 до 40% ВВП.

В данном контексте отдельно следует остановиться на гуманитарных катастрофах, которые могут произойти в любом месте, в любое время. Какова бы ни была их причина – наводнение, засуха, землетрясение, ураган, пожар, взрыв, авария на производстве, взрыв, эпидемия или даже военный конфликт – они всегда ведут к гибели людей, перемещению населения, потере общинами способности собственными силами обеспечивать свое существование и приносят колоссальные страдания. В этой связи наряду с содействием в области устойчивого развития, политическим и финансовым сотрудничеством гуманитарная помощь все больше рассматривается как элемент общих усилий по обеспечению миростроительства, а также является одним из приоритетных направлений деятельности как международных организаций, так и отдельных государств⁸⁶.

В целом, общая эффективность работы по обеспечению гуманитарной помощи зависит от ряда разноплановых факторов (степень интенсивности,

⁸⁶Пармон, В. В. Международное сотрудничество Министерства по чрезвычайным ситуациям в области защиты от чрезвычайных ситуаций [Электронный ресурс] / В. В. Пармон // УМК по дисциплине «Тактика проведения аварийно-спасательных работ». – Режим доступа: http://do.ucp.by/pluginfile.php/2751/mod_folder/content/0/t_6.6._Mezhdunarodnoe_sotrudnichestvo.pptx?forcedownload=1. – Дата доступа: 10.04.2019.

регулярности гуманитарных субъектно-объектных связей; продуманность, рациональность механизма реагирования; уровень скоординированности, подотчетности; др.), среди которых одно из важнейших мест занимает принципиальная сформированность межгосударственного взаимодействия, в частности – на уровне отдельных органов, в особенности – таможенных, что обуславливается, прежде всего, самой сутью оказания гуманитарной помощи, невозможной без ее трансграничного перемещения.

Таможенные органы играют ключевую роль в содействии ускоренному перемещению гуманитарной помощи. При возникновении чрезвычайных ситуаций, правила трансграничного перемещения гуманитарной помощи, в особенности - применяемые к товарам, ввоз/вывоз которых сопряжен с большим количеством ограничений,, осложняется вынужденной необходимостью высокой скорости поставки, незнанием поставщиками местных законов, нарушением нормального хода совершения таможенных операций.

На практике, когда случаются чрезвычайные ситуации, таможенные органы могут быть плохо подготовлены к обработке товаров, предназначенных для оказания гуманитарной помощи, которые массово прибывают в течение очень короткого периода времени. Импортные формальности часто бывают слишком длительными, особенно если в таможенном оформлении участвуют другие государственные органы или, например, когда требуется специфический разрешительный документ. Максимальное обострение данная проблема получила в 2013–2015 гг. во время эпидемии лихорадки Эбола в Западной Африке, когда складские площади в портах и аэропортах не обеспечивали необходимые условия хранения, система учета товаров была неэффективной, а содержимое контейнеров не было задокументировано или были задокументировано на иностранном, чаще всего "неторговом" языке. Впоследствии суть проблемы была охарактеризована специалистами следующим образом:

«Борьба с эболой требовала не столько медицинского вмешательства, сколько решения логистических проблем и вопросов поставок»³.

Если вдаваться в подробности, следует отметить, что законодательная база упрощения процедур перемещения грузов закрепляется Киотской конвенцией об упрощении и гармонизации таможенных процедур и предусматривает такие меры, как:

1) первоочередное таможенное оформление гуманитарной помощи;

2) возможность использования упрощенной декларации на товары и возможность подачи ее до прибытия товаров; оформление товаров до их прибытия;

3) совершение таможенных операций вне время работы таможенных органов и вне места их расположения. Освобождение от любых таможенных сборов;

4) проведение таможенного досмотра и отбора проб и образцов только в исключительных обстоятельствах;

5) освобождение уплаты таможенных пошлин, налогов и неприменение различных запретов и ограничений;

Очевидно, что мало таможенных органов адекватно подготовлены к выполнению функций, связанных с перемещением гуманитарных грузов в соответствии с установленными требованиями. Причины этого и пути их разрешения приведены в таблице ниже.

Причина	Сущность	Способ решения
загруженность & усталость	Для обработки большого количества грузов требуется больше времени. В итоге, они переходят на круглосуточный режим работы и общая эффективность снижается из-за усталости.	Контроль сверхурочной работы; распределение кадровых ресурсов (например, диверсификация задач: отдельно обработка стандартных грузов и отдельно обработка грузов, требующих предоставления особых разрешений)
Обременительные формальности, сопряженные с общей дезорганизацией	Отсутствие связей между таможенными органами, заинтересованными ведомствами и перевозчиками. Становится причиной путаниц, необходимости хранения огромных массивов данных и получения большого числа	Использование веб-платформ, информационных технологий (например, надстройка ASYREC ASYCUDA, Виртуальный центр координации операций, Глобальный центр координации и оповещения о бедствиях) и

	различных подтверждений	принципов «одна остановка» или «единое окно».
недостаточная информированность	Иногда сотрудники таможи Практически не обладают информацией о существующих инструментах упрощения, о том, как они используются и как могут улучшить работу	Программы по наращиванию кадрового потенциала (например, семинары, организованные UNOCHA, ВТамО, МФКК).

Вышеупомянутые решения также могут быть подкреплены подписанием специального соглашения о мерах по ускорению ввоза, вывоза и транзита гуманитарной помощи в случае бедствий и чрезвычайных ситуаций между ООН и любым государством, которое устанавливает обязательство для всех таможенных органов в пунктах въезда и (или) выезда применять упрощенный режим при транспортировке товаров для оказания помощи. независимо от того, были ли данные органы проинформированы вышестоящим руководством о конкретном грузе с гуманитарной помощью и (или) имуществе персонала, оказывающего помощь при бедствиях. Подписание такого соглашения исключает возможности избежать исполнения положений Киотской конвенции.

В отношении ЕАЭС, то следует отметить, что практически все положения Киотской конвенции, касающиеся ввоза гуманитарных товаров, имплементированы в наднациональном законодательстве, которое устанавливает:

- 1) совершение таможенных операций в первоочередном порядке (статья 81 Таможенного кодекса ЕАЭС);
- 2) возможность выпуска товаров до подачи таможенной декларации (статья 82 Таможенного кодекса ЕАЭС);
- 3) освобождение от ввозных пошлин (Протокол о едином таможенно-тарифном регулировании, Договор о ЕАЭС).

Что касается гуманитарной помощи, вывозимой с территории Республики Беларусь, применяется национальное законодательство. Указ Президента № 269 «Об утверждении

положения о порядке оказания Республикой Беларусь международной гуманитарной помощи» гласит, что Государственный таможенный комитет обеспечивает в первоочередном порядке проведение таможенного контроля и помещение под таможенные процедуры товаров, вывозимых с целью оказания гуманитарной помощи через белорусскую часть таможенной границы Таможенного союза, а также ввозимых обратно.

Таким образом, трансграничное управление катастрофами можно описать как целостную комплексную систему, состоящую из большого числа элементов. Одним из её основных компонентов является обязательное взаимодействие с таможенными органами, которое потенциально может привести к длительным задержкам, связанным с несовершенством порядка таможенного регулирования, что влияет на число жизней, спасенных сразу же после стихийного бедствия, поэтому нельзя сбрасывать со счетов важность сокращения задержек. Способ решения этой проблемы заключается в осознании того факта, что система будет функционировать надлежащим образом только в том случае, если она будет улучшена полностью, а не со стороны только одного отдельного субъекта. Это даст системе возможность соответствовать международным стандартам и позволит ей выступать как донором, так и получателем международной помощи.