

образом, исчезнет единственная «возможность» физических лиц, при обнаружении у них перемещаемых товаров, утверждать, что пассажир не знал и не был ознакомлен с перечнем таких товаров.

Таким образом, решение выявленными нами ранее проблем заключается в уровне профессиональной подготовки сотрудников, высоком качестве используемых приборов и устройств.

Данные мероприятия позволят более качественно организовывать и проводить таможенный контроль, выявляя правонарушения в данной области и предупреждая их последующее появление.

Литература

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] / КонсультантПлюс – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/. – Дата доступа: 29.03.2018.

2. Таможенное право Евразийского экономического союза / О.А. Безлюдов, К.В. Акименко, Н.Н. Панков, В.О. Климова; под ред. О.А. Безлюдова. – Минск : Право и экономика, 2018-342 с. - (Серия «Высшее образование»)

Деятельность таможенных органов по оценке и управлению рисками при таможенном контроле товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза

Губич А.С.

Научный руководитель: ст. преподаватель Лабкович О.Н.
Белорусский национальный технический университет

Система управления рисками (далее СУР) будет работать, только имея для этого необходимые средства, способы, применяемые для достижения поставленных целей (то есть инструменты), в частности – обеспечение соблюдения таможенного законодательства.

К основным инструментам СУР относятся:

1. Реестр профилей рисков.
2. Профили рисков.
3. Целевые методики выявления рисков.
4. Методы оценки риска.
5. Категорирование участников ВЭД. [1]

Реестр профилей рисков являет собой перечень действующих в таможенном органе на текущий момент профилей рисков.

Под профилем риска понимается документ, созданный уполномоченным таможенным органом, зарегистрированный в установленном порядке, и содержащий сведения об области риска, перечень и порядок применения мер по минимизации риска.

Формирование реестра профилей рисков осуществляется в электронном виде, при этом его структура и состав сведений определяются правовым актом Государственного таможенного комитета Республики Беларусь. Реестр подлежит регулярному пересмотру и актуализации с учетом оценки рисков и результатов воздействия на них.

Таким образом, профиль риска – единственный инструмент выявления риска и организации воздействия на него путем прямого указания уполномоченным должностным лицам о перечне мер по минимизации рисков и порядке их применения.

Профили рисков различаются по:

- типу таможенного риска (риск занижения таможенной стоимости, риск несоблюдения установленных запретов и ограничений и т.п.);
- сроку действия (краткосрочные, среднесрочные, долгосрочные и постоянные);
- степени автоматизации выявления риска (автоматические, автоматизированные, неформализованные);
- региону действия;
- особенностям разработки и их применения (целевые профили рисков; рамочные профили рисков; и др.).

Целевая методика выявления рисков представляет собой описание алгоритма формирования области риска с использованием математических, статистических и вероятностных методов анализа и используется при разработке автоматических и автоматизированных профилей рисков.

Категорирование участников ВЭД – это распределение участников ВЭД по группам в зависимости от их уровня риска. [1] Категорирование участников ВЭД является основой применения, субъектно-ориентированной модели СУР, в которой определяющее место по управлению рисками занимает выявление рисков в ходе совершения таможенных операций, использующимися совместно с данными об уровне риска участника ВЭД.

По результатам категорирования участников ВЭД все лица, в отношении деятельности, которых проводился анализ, группируются по следующим трем категориям уровня риска участника ВЭД:

- низкий уровень риска;
- средний уровень риска;

– высокий уровень риска. [2]

Таможенными органами обеспечивается регулярный и всесторонний мониторинг и анализ деятельности участников ВЭД и результатов совершений таможенных операций с перемещаемыми ими товарами для актуализации категорий уровня риска участников ВЭД.

В настоящее время таможенными органами применяются три основных программных средства для реализации СУР:

1. «Сервис выявления рисков», который обеспечивает автоматическое выявление рисков при декларировании товаров, прибытия/убытия, таможенного транзита, а также при предварительном информировании.

2. Комплексное программное средство (КПС) «Ведение базы данных профилей рисков», формирующий, регистрирующий и актуализирующий профили риска.

3. Специальный аналитический блок в рамках информационно-справочной системы «Малахит», который предоставляет широкие возможности по анализу результатов совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля.

Сегодняшняя технология применения СУР такова: в КПС «Ведение базы данных профилей рисков» загружаются профили риска, разрабатываемые Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь и таможнями. Далее, «Сервисом выявления рисков» производится автоматическое выявление рисков при проверке таможенной декларации, или при подаче иных таможенных документов, в зависимости от совершаемой таможенной операции. После выявления риска, инспектором применяются меры по его минимизации, затем обязательно составляется отчет, обеспечивающий обратную связь, которая, в общем счете, позволяет улучшать процесс управления рисками и актуализировать инструменты СУР. Новый профиль риска загружается в базу данных и с этого момента он начинает работать на всех таможенных постах. При соответствии сведений о товарах установленным индикаторам риска происходит выявление риска.

Таким образом, основным результатом процесса управления рисками является необходимый уровень соблюдения законодательства, контроль за исполнением которого возложен на таможенные органы.

Литература

3. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] / КонсультантПлюс – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/. – Дата доступа: 20.03.2019.

4. Таможенное право Евразийского экономического союза / О.А. Безлюдов, К.В. Акименко, Н.Н. Панков, В.О. Климова; под ред. О.А. Безлюдова. – Минск : Право и экономика, 2018-342 с. - (Серия «Высшее образование»)

Транзитный потенциал Республики Беларусь

Прохоренко Т.Н.

Научный руководитель: ст. преподаватель Лабкович О.Н.
Белорусский национальный технический университет

Для Республики Беларусь как внутриконтинентального государства, не имеющего выхода к морям, а также не обладающего значительным сырьевым ресурсом, особое значение приобретают транзит и поиск новых перспективных рынков транспортных услуг. Выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европейским союзом, Российской Федерацией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона – предопределяет ее роль как ключевого связующего звена в создании новой системы транспортных связей на Евразийском континенте, ориентированной на взаимовыгодное сотрудничество [1].

Стоит отметить, что экспорт транспортных услуг используется в качестве количественного показателя, при помощи которого отслеживается степень реализации на практике транзитного потенциала.

Согласно статистическим данным за последние годы среди экспорта транспортных услуг по перевозке грузов лидирующие позиции занимают автомобильный, трубопроводный и железнодорожный транспорт [2]. На долю воздушного транспорта приходятся самые минимальные значения экспорта транспортных услуг по грузоперевозкам. Известно, что самым скоростным является воздушный транспорт, однако сравнительно высокая стоимость перевозки грузов этим транспортом ограничивает его использование для перевозки товаров. А поскольку стоимость грузоперевозок обходится дорого, спрос на такие перевозки нерегулярен, поэтому авиапарк, осуществляющий исключительно грузовые перевозки, очень невелик. Что касается экспорта транспортных услуг по перевозке пассажиров, то в этом случае на долю воздушного транспорта приходятся самые большие значения среди прочих видов транспорта. Это подтверждает актуальность использования воздушного транспорта и его постоянный спрос для перевозки пассажиров, так как именно этот вид транспорта имеет ряд преимуществ.