

Таким образом, вышеописанные трансграничные преступления являются далеко не исчерпывающим списком, однако и они представляют серьезную угрозу всему мировому порядку. Определение и толкование таких деяний позволяет выделить немаловажную роль таможенных органов в их пресечении и раскрытии. Только слаженная и скоординированная работа правоохранительных систем государств и глубокая правовая регламентация вопросов противодействия трансграничной преступности на наднациональном и внутригосударственном уровнях позволит вести эту работу, обеспечивая тем самым национальную безопасность.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 ЮНОДК: Всемирный доклад о наркотиках за 2020 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.issup.net/ru/knowledge-share/publications/2020-07/vsemirnyu-doklad-narkotikakh-2020>. – Дата доступа : 11.03.2022.

2 Глобальный доклад УНП ООН о торговле людьми за 2020 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.unodc.org/unodc/data-and-analysis/glotip.html>. – Дата доступа : 11.03.2022.

3 Рейтинг стран по борьбе с отмыванием денег [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://nonews.co/directory/lists/countries/anti-money-laundering-index> . – Дата доступа : 12.03.2022.

4 Торговля оружием [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://eurasia.amnesty.org/chto-my-delaem/torgovlya-oruzhiem/>. – Дата доступа : 12.03.2022.

О. PUTYATO, Т. VOLHACHOVA
Belarussian State University of Transport, Gomel

CUSTOMS CRIMES IN THE CONTEXT OF CROSS-BORDER CRIMES TRANSIT CAPACITY AS AN ELEMENT OF THE STATE'S ECONOMIC SECURITY: DEFINITION STRUCTURE

УДК 336.244.5

А. С. ХУДЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ

Деятельность транспортных компаний так или иначе связана с трансграничным перемещением товаров и транспортных средств: при импорте машин в целях пополнения собственного автопарка, ввозе комплектующих и материалов, осуществлении международной перевозки товаров данные организации должны соблюдать требования таможенного законодательства. В процессе

таможенной очистки товаров существует вероятность возникновения таможенной задолженности. Под данным термином будем понимать неисполненную в установленный срок обязанность по уплате таможенных платежей и иных платежей, обязанность по контролю за которыми возложена на таможенные органы.

При возникновении таможенной задолженности таможенные органы направляют плательщику решение о взыскании таможенных платежей, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, процентов, пеней или решение по акту таможенной проверки, после получения которого плательщик должен погасить задолженность в течение 10 рабочих дней. Одновременно с направлением оригинала решения основному плательщику также отправляется его копия лицам, несущим с ним солидарную обязанность по уплате. После получения копии лицо вправе погасить долг вместо основного плательщика. Однако по истечении двух месяцев со дня принятия решения о взыскании в отношении плательщика такое решение принимается уже в отношении лиц, несущих с плательщиком солидарную обязанность по уплате, и соответственно обязанность по погашению долга возлагается на них [1]. Если после направления решения платежи не были уплачены либо были уплачены ненадлежащим образом в установленный срок, а также в случаях, когда такое решение не направлялось, таможенный орган принимает меры по взысканию [2].

Возникновение таможенной задолженности наносит ущерб экономической деятельности компании в силу многих причин. Например, применение таких мер по взысканию, как списание денежных средств с банковского счета должника или наложение ареста на имущество, может помешать транспортной компании осуществить иной платеж либо выполнить запланированную перевозку груза. Дополнительные издержки в виде пеней негативно влияют на финансовое состояние компании. Нанесение ущерба репутации фирмы также может негативно повлиять на деятельность организации: на официальном сайте таможенных органов Республики Беларусь содержится перечень субъектов, имеющих неисполненную обязанность по уплате таможенных платежей. Например, по состоянию на 01.03.2022 г. среди должников частные транспортные компании «ЛЕГАВР» и «СпецЮнитранспорт» [3].

Будущий бизнес-партнер либо покупатель транспортных услуг может отказаться сотрудничать с должником. Эти и другие факторы обуславливают заинтересованность предприятий в минимизации вероятности возникновения таможенной задолженности. Для этого компания может создавать резервные накопления в виде вкладов на дополнительных банковских счетах, которые в случае возникновения непредвиденных обстоятельств могут не допустить возникновение задолженности перед таможенными органами. Применение автоматизированной системы распределения средств предпри-

ятия, которая позволила бы выбрать наиболее целесообразный вариант трат денежных средств, например, при выборе между совершением инвестиций в расширение компании или направлением средств на уплату платежей, также позволило бы минимизировать вероятность попасть в список должников.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О мерах по реализации Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 20.06.2019 № 406 // Национальный центр правовой информации Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://etalonline.by/document/?regnum=c21900406>. – Дата доступа : 11.03.2022.

2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315. – Дата доступа : 11.03.2022.

3 Перечень организаций и индивидуальных предпринимателей, имеющих неисполненную обязанность по уплате таможенных платежей // Официальный сайт Государственного таможенного комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.customs.gov.by/participantsved/zadolzhennost/perechen-organizatsiy-i-individualnykh-predprinimateley-imeyushchikh-neispolnennuyu-obyazannost-po-u/>. – Дата доступа : 11.03.2022.

A. KHUDENKO

Belarussian State University of Transport, Gomel

THE IMPACT OF CUSTOMS DEBT ON ECONOMIC ACTIVITY OF TRANSPORT COMPANIES