

в отличие от других стратегических задач экономического развития. Важным фактором является проведение качественной инновационной политики и содействие научно-техническому развитию, техническому перевооружению производства. Это касается, в первую очередь, сферы материального производства, в частности, – промышленности. Несмотря на то, что сегодняшняя постиндустриальная экономика развитых стран – это экономика услуг, именно развитие промышленности определяет развитие всех других сфер, включая сферу услуг, и задает высокий стандарт их качества. Также важно то, что именно технические новинки и инновационная продукция являются наиболее перспективными на мировых товарных рынках. Географическая диверсификация зависит от проводимой государством политики в отношении стран ближнего и дальнего зарубежья, мероприятий по содействию дружбе и добрососедству между государствами, развитием сети дипломатических учреждений за рубежом.

Для обеспечения товарной диверсификации экспорта должны быть выявлены перспективные экспортные товары страны. Для этого обычно предлагают определять критерии отнесения товарной экспортной позиции к перспективной.

Основная задача определения потенциальных стран-импортеров по отдельным товарным позициям белорусского экспорта – это географическая диверсификация экспорта Беларуси. Задачу по такой диверсификации в контексте обеспечения внешнеэкономической безопасности государства следует признать постоянной. Даже если налажен устойчивый экспорт товаров в определенные страны, возможности выхода на рынки новых стран должны постоянно просчитываться.

*A. PIATROU-RUDAKOUSKI*

*Belarusian State University of transport, Gomel*

## **COMMODITY AND GEOGRAPHICAL DIVERSIFICATION OF FOREIGN TRADE AS A BASIS FOR ENSURING THE FOREIGN ECONOMIC SECURITY OF THE STATE**

УДК 339

*О. В. ПУТЯТО, В. А. ПРОХОРОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ ТРАНСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ**

Таможенные органы (далее – ТО) государств – членов ЕАЭС являются одними из государственных органов, участвующих в охране границ государства и ЕАЭС в пунктах пропуска, они наделены правом осуществлять определенные виды государственного контроля перемещения товаров, лиц и транспортных средств. Помимо таможенного контроля, ТО осуществляют отдельные виды государственного контроля в части проверки документов и сведений, в

том числе с использованием информации баз данных ТО, а также в рамках электронного взаимодействия с другими уполномоченными контролирующими государственными органами.

В автодорожных пунктах пропуска (далее – АПП) транспортный (автомобильный) контроль является совокупностью совершаемых ТО и (или) органами Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – ТИ Минтранса) действий, направленных на проверку и (или) обеспечение соблюдения законодательства и международно-правовых актов в области международных автомобильных перевозок (далее – МАП), финансовых вопросов, т. е. обязательных платежей, а также законодательства Республики Беларусь.

Данный вид контроля, как и таможенный контроль, может осуществляться ТО с использованием средств измерений (оборудования), т. е. технических средств контроля. В соответствии с законодательством при осуществлении автомобильного контроля должностные лица таможенных органов (далее – ДЛТО) имеют определенные права и обязанности.

Порядок осуществления автомобильного контроля в АПП устанавливается законодательными актами: Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 27.01.2014 г. № 71 (с изм. и доп.) и Приложением № 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложением № 24 к Договору о ЕАЭС от 29.05.2014 г.).

Для прохождения автомобильного контроля в АПП владелец (пользователь) транспортного средства представляет должностному лицу ТО следующие документы: свидетельство о регистрации транспортного средства; документ, подтверждающий право владения (пользования) транспортным средством; специальное разрешение или сведения о его номере и дате получения в электронном виде (заверенную копию); квитанцию или сертификат взвешивания – при их наличии; международную товарно-транспортную накладную (CMR), если она необходима; схему маршрута, расписание движения, билетно-учетный лист; разрешение на выполнение МАП пассажиров в регулярном сообщении, если они выполняются; документ (формуляр поездки), содержащий список пассажиров; сведения об автомобильном перевозчике, автобусе, его экипаже и маршруте перевозки – при выполнении МАП пассажиров в нерегулярном сообщении. Предоставление иных документов осуществляется в соответствии с законодательством.

При въезде транспортного средства на территорию Республики Беларусь ДЛТО проводят проверку документов и сведений; осуществляют обследование транспортного средства на предмет определения соответствия его весогабаритных параметров допустимым; проверяют наличие либо отсутствие в таможенные сведения о наличии задолженности у владельца либо пользователя транспортного средства по внесению платы за проезд таможенный контроль транспортных средств ТКТС по автомобильным дорогам общего пользования.

При выезде транспортного средства с территории Республики Беларусь ДЛТО производятся такие же действия с добавлением изучения соблюдения владельцем (пользователем) таможенного контроля транспортных средств (ТКТС) маршрута и условий движения.

Прохождение автомобильного контроля в АПП оформляется проставлением ДЛТО штампа по форме, установленной ГТК и Минтрансом, на предусмотренных законодательством документах [1].

Несмотря на то, что система осуществления транспортного контроля налажена и структурирована, она, как и любая сфера, имеет свои недостатки, которые необходимо устранять. Внимание заслуживают такие вопросы, как, например, время, затрачиваемое на автомобильный контроль, квалификация кадров, их оснащение инновационным оборудованием и т. п. Для решения таких задач на государственном уровне разрабатываются планы по развитию.

Помимо программ по развитию и совершенствованию транспортного контроля на государственном уровне, для повышения качества и ускорения контрольных мероприятий уместно предложить те, которые пока не подкрепляются законодательными актами:

1 Принятие единого законодательства, требований и порядка осуществления транспортного контроля в странах – участницах ЕАЭС.

2 Создание единой информационной базы всех уполномоченных органов в рамках государства.

3 Повышение квалификации и переподготовка кадров ДЛТО.

4 Оснащение автодорожных пунктов пропуска современным техническим оборудованием.

5 Возможность прохождения автомобильного контроля для тех, кто выезжает с таможенной территории ЕАЭС внутри стран – участниц ЕАЭС, а не на территории АПП.

6 Организация качественных сервисных зон и подъездных путей.

7 Внедрение полноформатного электронного документооборота и возможности бронирования времени прибытия транспортного средства на границу.

Таким образом, дальнейшая оптимизация работы приграничных контролирующих служб в перспективе позволит снизить временные и финансовые затраты, повысить пропускную способность пунктов пропуска.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О порядке осуществления автомобильного контроля в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 27 янв. 2014 г., № 71 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by>. – Дата доступа : 25.03.2023.

2 Государственная программа «Инфраструктура пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 21 дек. 2020 г., № 749 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by>. – Дата доступа : 25.03.2023.

*O. PUTYATO, V. PROHOROV*  
*Belarusian State University of transport, Gomel*

#### **SOME ASPECTS OF THE IMPLEMENTATION OF TRANSPORT CONTROL BY THE CUSTOMS AUTHORITIES**