

6 **Миляков, Н. В.** Таможенная пошлина : практическое издание / Н. В. Миляков. – М. : Финансы и статистика, 2004. – 256 с.

7 Основные средства Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа : 15.09.2019.

8 **Орехов, В.** Денег нет. Кто виноват? И что с ним делать? [Электронный ресурс] / В. Орехов. – Режим доступа : <https://neg.by/novosti/otkrytj/deneg-net>. – Дата доступа : 17.09.2019.

9 **Романова, Е. В.** Таможенные платежи (Краткий курс) / Е. В. Романова. – СПб. : Питер, 2005. – 232 с.

O. MOROZOVA

E. NAZARENKO

Belarusian State University of Transport

IMPROVEMENT OF PRACTICES OF GIVING BENEFITS FOR PAYING CUSTOMS DUTIES AND TAXES IN ORDER TO FACILITATE MODERNIZATION OF THE ECONOMY OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The article defines the theoretical approaches to assessing the effectiveness of the provision and use of benefits for the payment of customs duties and taxes, identifies problems and improvement directions to stimulate the modernization of the economy of the Republic of Belarus including as a factor in the development of the transport services market.

Получено 11.10.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 12. Гомель, 2019**

УДК 339.543

А. П. ПЕТРОВ-РУДАКОВСКИЙ, канд. экон. наук, доцент

В. В. БАЗАКА

Белорусский государственный университет транспорта

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

Рассмотрена специфика понятия таможенной инфраструктуры. Исследованы основные элементы таможенной инфраструктуры Брестской таможни. Оценена эффективность мероприятий по её совершенствованию и предложены дальнейшие шаги в

этом направлении.

В настоящее время под инфраструктурой принято понимать совокупность недвижимого имущества, состоящего из одного или нескольких отдельных объектов и (или) технологических комплексов, предназначенных для обеспечения деятельности транспорта, энергетики, социальной сферы, коммунального хозяйства, электросвязи и призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности населения [1].

Говоря о любого рода инфраструктуре как о факторе социально-экономического роста и развития, будь это инфраструктура государства либо же отдельного региона, можно проследить ее прямую связь с различными сферами, деятельность которых она обеспечивает. Исходя из этого, стоит отметить важность и необходимость стимулирования развития инфраструктуры, способы которого на сегодняшний день являются достаточно спорными и характеризуются индивидуальными подходами.

Причиной появления в экономическом анализе нового вида инфраструктурного комплекса – таможенной инфраструктуры, послужила его функциональная роль в процессе таможенной деятельности, многоотраслевой характер функционирования, международная роль. Немаловажным фактором здесь также является географическое положение республики и её транзитный потенциал. В качестве методологической основы анализа трактовки таможенной инфраструктуры принят принцип объективности при познании всей системы. В данном случае именно реальная практика позволяет познать, что объективно, и что субъективно является инфраструктурой, обладает она или нет свойствами системы и признаками инфраструктуры [2].

В качестве объекта исследования принята Брестская таможня. Следует отметить, что в настоящее время в региональных таможенных управлениях есть отделы эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры. Так, в Брестской таможне существует отдел развития таможенной инфраструктуры. Непосредственно в таможенных постах могут создаваться аналогичные отделения – подразделения капитального строительства и эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры.

Брестская таможня единственная в Республике Беларусь со стыком белорусско-польского и белорусско-украинского участков границы, протяженность которой составляет 648 км, из которых 405 км с Украиной и 243 км с Польшей. Ежесуточно в таможенном отношении оформляется 1200 грузовых и пассажирских железнодорожных вагонов, 1500 автопоездов, более 5000 легковых автомобилей, свыше 20000 граждан различных государств [3].

При этом ежегодно увеличивается поток транспортных средств, следующих через границу в регионе деятельности Брестской таможни. Так, в 2018 г. через границу проследовало свыше трех миллионов транспортных средств. Значительный рост транспортных средств наблюдается на украинском

направлении, где за год поток легковых автомобилей увеличился на 55 % и составил 881 тыс. транспортных средств [3]. В связи с этим возрастает необходимость оснащения и модернизации этого участка границы и развития таможенной инфраструктуры.

Таможенной службой принимаются все возможные меры для увеличения пропускной способности в пунктах пропуска на внешней границе ЕАЭС. Рассмотрим проектную пропускную способность пунктов таможенного оформления (далее – ПТО) «Невель» и «Мохро» и сравним её с фактической пропускной способностью для того, чтобы определить дефицитные участки с требуемым её увеличением, исходя из данных, представленных в таблице 1. Анализ данных таблицы 1 показывает, что проектная пропускная способность в полной мере соответствует фактическому перемещению транспортных средств и основная нагрузка в белорусско-украинском направлении приходится на иные пункты пропуска, такие как республиканские пункты таможенного оформления (далее – РПТО) «Мокраны» и «Верхний Теребовов».

Таблица 1 – Пропускная способность ПТО «Невель» и «Мохро»

| Показатель, ед. | Фактическая пропускная способность | | | | | Проектная пропускная способность в год |
|---------------------|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|
| | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. | |
| ПТО «Невель» | | | | | | |
| Легковые автомобили | 21334 | 19843 | 17405 | 11637 | 20045 | 105850 |
| Грузовые автомобили | 732 | 57 | 48 | 14 | 1 | 14600 |
| Автобусы | 227 | 111 | 711 | 620 | 745 | 14600 |
| Физические лица | 117075 | 147355 | 186718 | 179483 | 257969 | – |
| ИТОГО | 22 293 | 20 011 | 18 164 | 12 271 | 20 791 | 135050 |
| ПТО «Мохро» | | | | | | |
| Легковые автомобили | 110142 | 75545 | 76774 | 56163 | 66539 | 156950 |
| Грузовые автомобили | 7379 | 4461 | 2347 | 2374 | 2348 | 18250 |
| Автобусы | 10921 | 8398 | 4770 | 1929 | 1101 | 7300 |
| Физические лица | 658306 | 484538 | 407795 | 261934 | 267070 | – |
| ИТОГО | 128442 | 88404 | 83891 | 60466 | 69988 | 182500 |

Однако важно отметить, что всё же в рассматриваемых пунктах пропуска существующие условия для работы государственных контрольных служб не отвечают современным требованиям, отсутствуют рампы для досмотра грузов, низкая техническая оснащённость.

Особенностью данного участка границы также является характерное пиковое возрастание нагрузки в сезон летних отпусков, которое возникает за

счет роста перемещения легкового автотранспорта. Однако из-за двухмесячного резкого роста транспортного потока создавать дополнительные объекты таможенной инфраструктуры экономически нецелесообразно.

Также детально был проанализирован пункт пропуска «Мокраны», и его пропускная способность (таблица 2). Проанализировав данные таблицы 2, а также информацию, полученную непосредственно при обследовании пункта пропуска, можно отметить, что пропускная способность в полном объеме соответствует проектной.

Проектная пропускная способность в «Мокранах» – 640 легковых автомобилей и 140 грузовиков в сутки, однако фактически следует около 1000 легковых – на праздники, и более 1000 – на большие выходные, грузовых – 120–170. При этом на усредненные показатели такие изменения, вызванные пиковыми сезонами, не влияют.

На сегодняшний день проводится реконструкция иных пунктов пропуска, например, АПП «Верхний Теребежов» и его архитектурный облик станет копией пункта пропуска «Песчатка», построенного в 2015 г. на белорусско-польской границе в Каменецком районе. Вместо 6 каналов для движения транспортных средств появится 12 (по 6 на въезд и на выезд) с осуществлением на них всех видов контроля, функционированием системы «красного» и «зеленого» коридоров.

Таблица 2 – Пропускная способность пункта пропуска «Мокраны»

| Показатель, ед. | Проектная пропускная способность | | Фактическое количество автотранспортных средств за 2015 г. | | Фактическое количество автотранспортных средств за 2018 г. | |
|---------------------|----------------------------------|--------|--|--------|--|--------|
| | в сутки | в год | в сутки | в год | в сутки | в год |
| Легковые автомобили | 640 | 233600 | 618 | 225570 | 630 | 229950 |
| Грузовые автомобили | 140 | 51100 | 95 | 35040 | 115 | 41975 |
| Автобусы | 45 | 16425 | 36 | 13140 | 35 | 12775 |

Данные предложения были разработаны отделом развития таможенной инфраструктуры после анализа и выявления пункта пропуска, испытывающего дефицит пропускной способности. В результате пропускная способность данного пункта пропуска после модернизации составит 900 автотранспортных средств в сутки.

Проведя исследование материально-технической базы таможенного органа, целесообразно перейти к анализу его технического оснащения, а именно: оценке эффективности использования технических средств таможенного контроля.

Согласно ст. 342 ТК ЕАЭС при проведении таможенного контроля таможенные органы могут использовать технические средства таможенного контроля (оборудование, приборы, средства измерений, устройства и инструменты)

и иные технические средства, перечень и порядок применения которых устанавливаются законодательством государств – членов ЕАЭС [4].

Кроме того, ключевым актом в данной области является Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 мая 2016 г. № 7 «Об оснащении пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза инспекционно-досмотровыми комплексами и их использовании».

На сегодняшний день отдел проведения операций таможенного контроля осуществляет сводный анализ работы союза инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК) и их эффективности. Работающие в подразделении сотрудники, которые проводят осмотр транспортных средств и товаров с их использованием, обучены правилам эксплуатации ИДК, основам анализа рентгенографических изображений и радиационной безопасности.

Известно то, что из 10 (включая два межгосударственных) Брестской таможни действует лишь один стационарный ИДК и один мобильный ИДК, также дополнительно в 2017 г. был установлен единственный железнодорожный ИДК RF 9010 в Республике Беларусь на станции «Брест-Северный», который может «просвечивать» вагоны на скорости 30 км/ч.

Рассмотрим оперативные данные, полученные из отдела проведения операций таможенного контроля, по показателям работы ИДК на автодорожных пунктах пропуска, а также оценим их эффективность (таблица 3).

Таблица 3 – Результаты работы ИДК за 2015–2018 гг.

| Год | Количество автотранспортных средств | Направлено на досмотр | Количество административных правонарушений | Изъятые товары в денежном эквиваленте, р. | Эффективность ТД после ИДК, % |
|--------------|-------------------------------------|-----------------------|--|---|-------------------------------|
| 2015 | 52 155 | 191 | 166 | 4 602 550 | 86,91 |
| 2016 | 48 908 | 232 | 187 | 3 944 799 | 80,60 |
| 2017 | 191 446 | 319 | 235 | 8 938 535 | 73,67 |
| 2018 | 187 528 | 351 | 246 | 6 585 318 | 70,09 |
| <i>Итого</i> | 480 037 | 1 093 | 834 | 24 071 202 | – |

Проанализировав показатели таблицы 3, отметим, что в 2018 г. с применением инспекционно-досмотровых комплексов сотрудниками Брестской таможни выявлено 246 фактов незаконного перемещения через границу товаров (в 2017 г. – 235) общей стоимостью более 6,5 млн р. Всего с применением сканирующей техники осуществлен таможенный контроль свыше 187 тыс. транспортных средств, что на 3 918 меньше по сравнению с 2017 г. Однако, количество АТС, отправленных на таможенный досмотр (далее – ТД) составило в 2018 г., что на 32 АТС больше по сравнению с предыдущим периодом.

В данном случае необходимо рассмотреть вопросы о применении соответствующих мер в целях исключения ситуации, при которой увеличивается

время нахождения АТС на границе вследствие безрезультативного таможенного досмотра, что, в свою очередь, также приводит к нерационально затраченной энергии сотрудников, проводящих такой досмотр. Меры могут быть связаны как и с рассмотрением критериев к отнесению транспортных средств, подлежащих таможенному досмотру после использования ИДК, так и тщательностью его проведения.

В результате проведенного анализа стало очевидно, что экономическая целесообразность использования таможенной ИДК в 2018 г. составила 57 р. дохода на 1 р., затраченный на их эксплуатацию. При этом стоит отметить, что среднее время сканирования одной грузовой машины составляет 2,5 минуты, а на сканирование одного грузового железнодорожного состава, состоящего из 30 вагонов, уходит 4 минуты.

ИДК в той степени, в которой они используются, работают эффективно при выявлении незаконно перемещаемых товаров. Поэтому рекомендуется также внедрять такие технологии на тех пунктах пропуска, в которых пропускная способность грузовых и легковых транспортных средств является определяющей.

На сегодняшний день в Брестской таможне все автодорожные пункты пропуска оснащены стационарными системами радиационного контроля, которые являются эффективным инструментом по предотвращению незаконного перемещения ядерных и радиоактивных материалов через таможенную границу Евразийского экономического союза.

Примечательно то, что в 2016 г. в рамках совместного проекта ГТК Республики Беларусь и Министерства энергетики Соединенных Штатов Америки четыре пункта пропуска на белорусско-украинской границе («Верхний Теребежов», «Мохро», «Олтуш», «Томашовка») были оснащены современными системами радиационного контроля, которые повышают эффективность решения задач по предотвращению незаконного перемещения ядерных и радиоактивных материалов через таможенную границу ЕАЭС. Также в 2018 г. велись работы по оснащению оборудованием радиационного контроля автодорожных пунктов пропуска «Козловичи» и «Брест», также принято решение об оснащении аналогичным оборудованием в мае 2019 г. еще двух пунктов пропуска – «Песчатка» и «Домачево».

Таким образом было установлено, что все пункты пропуска на 100 % оснащены системами радиационного контроля, при этом происходит переоснащение оборудования, позволяющее говорить об эффективности его использования.

На сегодняшний день в целях несанкционированного убытия транспортных средств и сокращения времени прохождения всех видов контроля на границе применяется типовая технология комплекса программных средств контроля в АПП (КПС КАПП) из состава автоматизированной подсистемы «Транзит таможенного союза» (АПС ТТС), которые используются на пунктах пропуска (таблица 4). При этом проведена доработка АПС ТТС для вза-

имодействия с автоматизированной системой распознавания и регистрации номерных знаков транспортных средств (АСРР).

Таблица 4 – **Внедрение комплекса программных средств контроля в АПП (технология «безбумажного» контроля)**

| Внедрено | Не внедрено | Не требуется |
|-----------|-------------------|--------------|
| Брест | Мокраны | Томашовка |
| Козловичи | Верхний Теребежов | Олтуш |
| Домачево | Мохро | – |
| Песчатка | Невель | – |

Проанализировав данные, можно сделать вывод о том, что все пункты пропуска на белорусско-польской границе в зоне деятельности Брестской таможи оснащены данной автоматизированной системой. С 2016 г. она была поэтапно внедрена в республиканских пунктах таможенного оформления «Песчатка», «Козловичи» и «Домачево», а с 1 сентября 2018 г. – «Брест». За два месяца функционирования системы в пункте пропуска «Брест» через границу без выдачи контрольных талонов проследовало свыше 195 тыс. транспортных средств и более 508 тыс. граждан. Таким образом, в первую очередь, внедрение системы необходимо производить на РПТО с большей пропускной способностью – «Мокраны», «Верхний Теребежов».

Благодаря современной системе при въезде в пункт пропуска на некоторых из них отменена выдача бумажных контрольных талонов, функционирование которых ранее приводило к возможности фальсификации документов. Также к преимуществам системы относятся создание ее резервной копии, которая там хранится и в любой момент может быть запрошена органами пограничной или таможенной службы.

Регистрационные номера автомобиля, въезжающего в пункт пропуска, считывает и распознает специальная автоматизированная система – АСРР, поэтому сложность внедрения комплекса программных средств контроля заключается именно в ней, поскольку она включает в себя дорогостоящее оборудование, а именно видеорегистратора номерных знаков транспортных средств. Однако, исходя из полученной информации, данная система может функционировать и без него. В этом случае, при заполнении соответствующей графы «Регистрационный номер активного ТС» осуществляется путем ручного ввода сведений, в том числе в рамках корректировки данных по результатам работы АСРР либо ее неработоспособности (нештатный режим).

Таким образом, предлагается установить систему на АПП, где она еще не внедрена, и осуществлять ее функционирование на пунктах пропуска «Мохро» и «Невель» (технология «безбумажного» контроля).

В результате приведенные выше меры позволят сократить время нахождения транспортного средства, отразить результаты проведения всех видов контроля и повысить общий уровень и согласованность действий контрольных служб на границе.

Еще одним важным для определения эффективности использования объектов таможенной инфраструктуры показателем является обеспеченность таможенного органа сотрудниками. Данный показатель рассчитывается путем сравнения фактического количества с плановой потребностью в сотрудниках. В случае если данный показатель меньше единицы (100 %), следовательно, количество сотрудников в штате меньше плановой потребности, из-за этого объект таможенной инфраструктуры может функционировать неэффективно, так как сотрудники не справляются с существующим объемом работы.

Однако стоит отметить, что данный показатель не характеризует качество работы сотрудников, он описывает лишь количественное обеспечение таможенными сотрудниками. Поэтому в данном случае невозможно говорить о степени эффективности использования таможенной инфраструктуры.

Следует отметить, что в связи с проведением таможенного контроля исключительно на основе системы управления рисками, предусматривающей обязательные контрольные мероприятия в отношении весовых характеристик товаров и автотранспортных средств, их перемещающих, автодорожные пункты пропуска оборудуются весогабаритными комплексами. Приоритет автоматизированных электронных технологий над бумажным документооборотом, применение механизма «одного окна», создание благоприятных условий для участников ВЭД, в частности, новые подходы в отношении уполномоченных экономических операторов – все эти принципы, определенные Таможенным кодексом ЕАЭС, успешно реализуются в Брестской таможне.

Развитие таможенной инфраструктуры является наиболее приоритетным направлением, поскольку современные экономические реалии диктуют гибкие условия для функционирования и осуществления деятельности таможенных органов. При этом повышение эффективности использования инфраструктуры пунктов пропуска является наиболее актуальной задачей таможенных органов, поскольку именно на данные элементы инфраструктуры приходится максимальная нагрузка. Также имеется возможность улучшить показатели экономической эффективности содержания таможенных органов за счет сокращения затрат, получаемых за счет их функционирования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Национальный инфраструктурный план 2016–2030 [Электронный ресурс] / Министерство экономики Республики Беларусь. – Минск, 2015. – Режим доступа : <http://www.economy.gov.by>. – Дата доступа : 06.04.2019.

2 **Кузнецов, А. И.** Методические аспекты совершенствования таможенной инфраструктуры / А. И. Кузнецов // Экономика и управление народным хозяйством. – М., 2002. – 116 с.

3 Брестская таможня [Электронный ресурс] / Государственный таможенный комитет Республики Беларусь. – Минск, 2019. – Режим доступа : <http://gtk.gov.by>. – Дата доступа : 10.04.2019.

4 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) от 01.01.2018 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 24.02.2019.

A. PIATROU-RUDAKOUSKI, PhD, Associate Professor

V. BAZAKA

Belarusian State University of Transport

CUSTOMS INFRASTRUCTURE EFFICIENCY AS A FACTOR OF TRANSIT POTENTIAL DEVELOPMENT

The specific of concept customs infrastructures is considered here and main elements of customs infrastructures of Brest customs office are also researched. The efficiency of measures for its development are estimated and next steps in this direction are proposed.

Получено 10.10.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 12. Гомель, 2019**

УДК 004.9 : 656.2

Б. Б. РЯБЦЕВ

Белорусский государственный университет транспорта

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМИ ПРОЦЕССАМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Рассматриваются системы, обеспечивающие контроль и автоматизированное управление технологическим оборудованием на железнодорожном транспорте. Описываются особенности применения данных систем. Даются рекомендации по повышению уровня информационной безопасности автоматизированных систем управления технологическими процессами.

Железнодорожный комплекс имеет особое стратегическое значение для Республики Беларусь. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан.