

ISSN 2072-0858

Экономические науки

№2 (171)

2019

Редакционный совет:

В.В. Артяков — доктор экономических наук, действительный член Российской инженерной академии

Р.С. Гринберг — доктор экономических наук, профессор, Научный руководитель Института экономики РАН, член-корреспондент РАН

А.Г. Грязнова — доктор экономических наук, профессор, президент Финансового университета при Правительстве РФ

А.Г. Зельднер — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Института экономики РАН

В.В. Ивантер — доктор экономических наук, профессор, директор Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, академик РАН

Н.Г. Кузнецов — доктор экономических наук, профессор Ростовского государственного экономического университета

А.В. Мещеров — доктор экономических наук, профессор, главный редактор журнала «Экономические науки»

В.Н. Овчинников — доктор экономических наук, профессор Южного федерального университета

А.Л. Пороховский — доктор экономических наук, профессор, зав.кафедрой политической экономии экономического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова

С.Н. Сильвестров — доктор экономических наук, профессор Финансового университета при Правительстве РФ

А.Н. Шохин — доктор экономических наук, профессор

М.А. Эскиндаров — доктор экономических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, ректор Финансового университета при Правительстве РФ

Главный редактор:

А.В. Мещеров — доктор экономических наук, профессор

Журнал включен в Перечень ВАК при Министерстве образования и науки Российской Федерации рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук

Учредитель: ООО «Экономические науки»

Адрес: 125057, г. Москва, Чапаевский пер., 3–775

E-mail: info@ecsn.ru

Сайт: <http://ecsn.ru>

Свидетельство о регистрации средства массовой информации: ПИ № ФС77–21147 от 28 июня 2005 г.

Подписной индекс 20387 (Агентство «Роспечать»)

ISSN 2072–0858

Дата выхода издания 28.02.2019

Формат 60x84/8

Усл. печ. л. 22.55

Тираж 500 экз.

Отпечатано в типографии ООО «24 Принт»

Редакционная коллегия:

А.В. Мещеров — доктор экономических наук, профессор, главный редактор журнала «Экономические науки»

Ф.Ф. Стерликов — доктор экономических наук, профессор Московского государственного университета технологий и управления им. К.Г. Разумовского (ПКУ), зам. главного редактора журнала «Экономические науки»

А.Г. Зельднер — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Института экономики РАН, зам. главного редактора журнала «Экономические науки»

В.А. Мещеров — доктор экономических наук, профессор, зам. главного редактора журнала «Экономические науки»

Е.В. Зарова — доктор экономических наук, профессор Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова

А.Е. Карлик — доктор экономических наук, профессор Санкт-Петербургского государственного экономического университета

Н.Г. Кузнецов — доктор экономических наук, профессор Ростовского государственного экономического университета

О.Ю. Мамедов — доктор экономических наук, профессор Южного федерального университета

В.Н. Овчинников — доктор экономических наук, профессор Южного федерального университета

С.Н. Сильвестров — доктор экономических наук, профессор Финансового университета при Правительстве РФ

К.Н. Корищенко — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой фондовых рынков и финансового инжиниринга Факультета финансов и банковского дела РАНХиГС

А.А. Бакулина — доктор экономических наук, профессор, заместитель проректора по научной работе, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

В.А. Савинова — доктор экономических наук, профессор кафедры финансов и кредита Самарского государственного экономического университета

Е.Н. Валиева — доктор экономических наук, профессор Самарского государственного экономического университета

Г.Д. Файнштейн — кандидат экономических наук, доцент Таллинского технического университета

В.А. Пискунов — доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой учета, анализа и аудита Самарского государственного экономического университета

А.М. Петров — доктор экономических наук, профессор Департамента учета, анализа и аудита Финансового университета при Правительстве Российской Федерации

П.В. Павлов — доктор экономических наук, доцент, директор Института управления в экономических, экологических и социальных системах Южного Федерального Университета

О.А. Хохлова — доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой «Макроэкономика, экономическая информатика и статистика» Восточно-Сибирского университета технологий и управления

АНАЛИЗ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ CARNET TIR В СИСТЕМЕ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

© 2019 **Киевич Александр Владимирович**

доктор экономических наук, профессор кафедры финансов
Полесский государственный университет
225710, Республика Беларусь, г. Пинск
E-mail: a.v.kievich@yandex.ru

© 2019 **Пригодич Ирина Александровна**

кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов
Полесский государственный университет
225710, Республика Беларусь, г. Пинск
E-mail: prigodich.ira@yandex.by

© 2019 **Конончук Ирина Анатольевна**

кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов
Полесский государственный университет
225710, Республика Беларусь, г. Пинск
E-mail: i_kononchuk@mail.ru

Особенность страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением Carnet TIR заключается в том, что оно покрывает ответственность перед таможенными органами по обязательствам, которые возникают при причинении ущерба страхователем. Названная ответственность вытекает из использования в системе международной гарантийной цепи каждой отдельной книжки МДП, которая предоставляется в период действия страхового полиса. Статья посвящена исследованию её организации в Республике Беларусь и динамике развития в стране по данным за 3 года.

Ключевые слова: Carnet TIR, грузоперевозки, таможня, граница, страхование, ответственность.

«Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (международных дорожных перевозок)» определяет перевозки грузов, осуществляемые без их промежуточной перегрузки в дорожных транспортных средствах, их составах или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможи места отправления до таможи места назначения, при условии, что определенная часть операции МДП между её началом и концом производится автомобильным транспортом. Товары, перевозимые по процедуре МДП, освобождаются как от уплаты в промежуточных таможах ввозных и вывозных пошлин и налогов, так и от их депонирования. Кроме того, данные товары не подлежат процедуре таможенного досмотра в указанных таможах, а сбор за таможенное оформление книжек МДП (Carnet TIR) в этих таможах не взимается. Такая ситуация в очередной раз подтверждает государственную политику множественности различных налоговых льгот и преференций, направленных на раз-

витие страхового рынка в Республике Беларусь, включая его развитие во внешнеэкономической деятельности страны [1].

Общие правила применения системы МДП заключаются в том, что таможи отправления должны находиться в одной стране, таможи назначения — не более чем в двух странах, а их общее количество не должно превышать четырёх.

Перевозка товаров по системе МДП осуществляется при соблюдении следующих условий:

1) оформления книжки МДП — контрольного документа, выдаваемого и правильно оформляемого в стране отправления и сопровождающего товар;

2) наличия международной гарантии. Гарантирующее объединение на весь период перевозки выдает гарантию при наступлении момента уплаты пошлин и сборов;

3) допуска дорожных транспортных средств, их составов или контейнеров для перевозки под таможенными печатями и пломбами. На транспортных средствах должны быть закре-

плены прямоугольные съёмные таблички «TIR»;

4) признания мер таможенного контроля, принимаемых в государстве отправления, достаточными в государствах транзита и назначения.

Система МДП подразумевает использование Carnet TIR (книжки МДП) — это документ таможенного транзита, который предоставляет право перевозки грузов через границы стран в опломбированных таможеней кузовах автомобилей (контейнерах) с упрощением таможенных процедур и выдается Белорусской ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (БАМАП).

Белорусская ассоциация международных автоперевозчиков, выдавая книжки МДП, несет ответственность перед Международной ассоциацией и её членами за соблюдение белорусскими членами ассоциации требований Конвенции МДП и в частности за уплату сумм, связанных с нарушениями этих требований. Поэтому в качестве обеспечения при выдаче книжек МДП Белорусская ассоциация принимает три вида гарантий:

1) депонирование суммы в размере максимальной ответственности, которую может нести перевозчик в результате нарушения требований Конвенции МДП;

2) гарантию банка на необходимую сумму;

3) страховой полис, покрывающий все риски, возникающие при осуществлении операции МДП, не зависимо от характера неблагоприятного события, однако условия полиса в обязательном порядке должны соответствовать требованиям Международной ассоциации автоперевозчиков, которая рекомендует страховой полис как наиболее приемлемую форму обеспечения [2].

Осуществлять перевозку по процедуре МДП имеет право держатель carnet TIR — предприятие-резидент, оказывающее услуги по перевозке грузов в международном сообщении, функционирующее на территории страны не менее полугодия и являющееся членом БАМАП.

На каждое транспортное средство или контейнер оформляется один Carnet TIR, который действителен только в течение одной перевозки. На грузоотправителя возлагается ответственность по оформлению данного таможенного документа в месте погрузки. Перевозчик либо его представитель в свою очередь проверяет правильность оформления Carnet TIR, заве-

ряет его своей подписью на всех заполненных отрывных листах. Таким образом, перевозчик подтверждает достоверность сведений о грузе. После завершения перевозки Carnet TIR с соответствующими отметками таможни назначения или таможни вывоза возвращается перевозчику и служит подтверждением надлежащего завершения процедуры МДП.

По правилам страхования ответственности автоперевозчика перед таможенными органами объектом страхования являются имущественные интересы страхователей, связанные с выполнением ими операций МДП.

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) разработал Специальные условия страхования МДП, которые в обязательном порядке включаются в полис национальных страховщиков.

Страхователями являются юридические лица и индивидуальные предприниматели, которые осуществляют международные перевозки грузов с применением Carnet TIR.

На страхование принимаются:

1) гражданская ответственность страхователя перед таможенными органами в системе международной гарантийной цепи по уплате причитающихся ввозных и вывозных пошлин и сборов, включая проценты за просрочку платежей;

2) убытки, связанные с предотвращением или уменьшением размера ущерба вследствие случайного повреждения таможенных печатей и пломб, необходимостью перегрузки груза на другое транспортное средство, полным или частичным уничтожением груза;

3) расходы по расследованию обстоятельств и защите интересов страхователя в судебных и арбитражных органах по происшествиям, ответственность, за которые возлагается на страхователя.

Не страхуется только ответственность перед таможенными органами при использовании страхователями TIR «Табак — алкоголь».

Лимит ответственности отличается в различных странах (табл. 1). В РБ он установлен в размере 50 000 долларов США на каждый Carnet TIR.

Размер страхового взноса устанавливается в твердой сумме за каждый Carnet TIR, но определяется индивидуально для каждого страхователя на основе информации, указанной в заявлении на страхование. Расчёт суммы страхового взно-

Таблица 1. Перечень Гарантийных лимитов ответственности

Ассоциация	Страна	Валюта	Предел гарантии в валюте
FEETRA*	BEL	EUR	60 000
FEETRA*	LUX	EUR	60 000
ASTAG*	CHE	CHF	100 000
BGL*	DEU	EUR	60 000
DTL*	DNK	EUR	60 000
AFTRI	FRA	EUR	60 000
SKAL*	FIN	EUR	60 000
RHA*	GBR	EUR	60 000
FTA*	GBR	EUR	60 000
IRHA*	IRL	EUR	60 000
NLF	NOR	USD	50 000
SCT/TLN*	NLD	EUR	60 000
KNV*	NLD	EUR	60 000
EVO/SIEV*	NLD	EUR	60 000
SA*	SWE	EUR	60 000
ERAA*	EST	EUR	60 000
LINAVA*	LTU	EUR	60 000
LA*	LVA	EUR	60 000
BAIRC	BLR	USD	50 000
TDA*	CYP	EUR	60 000
ASTIC*	ESP	EUR	60 000
OFAE*	GRC	EUR	60 000
UICCIAA*	ITA	EUR	60 000
CESMAD SLOVAKIA*	SVK	EUR	60 000
ANTRAM*	PRT	EUR	60 000
UCCIMCCE	TUR	USD	50 000
GIZ INTERTRANSPORT*	SVN	EUR	60 000
ANALTIR	ALB	USD	50 000
AEBTRI	BGR	USD	50 000
CESMAD BOHEMIA*	CZE	EUR	60 000
AIST*	DEU	EUR	60 000
ATRH*	HUN	EUR	60 000
UNTRR	ROU	USD	50 000
ZMPD*	POL	EUR	60 000
ARTRI	ROU	USD	50 000
ASMAP	RUS	USD	50 000
GIRCA	CEO	USD	50 000
IRTB	ISR	USD	50 000
ICCIM	IRN	USD	50 000
AITA	MDA	USD	50 000
KATC	KWT	USD	50 000
CCIT	TUN	USD	50 000
TRANSPORTKOMERC	HRV	USD	50 000
AMERIT	MKD	USD	50 000
AIRCU	UKR	USD	50 000
AIRCUZ	UZB	USD	50 000

ABADA	AZE	USD	50 000
THADA	TKM	USD	50 000
ABBAT	TJK	USD	50 000
AIRCA	ARM	USD	50 000
KYRGYZAIA	KGZ	USD	50 000
KAZATO	KAZ	USD	50 000
CCIAB	LBN	USD	50 000
SNC ICC	SYR	USD	50 000
AISO*	AUT	EUR	60 000
AMTRI	MAR	USD	50 000
RACJ	JOR	USD	50 000
NARTAM	MNG	USD	50 000
CCIS-ATT	SCG	USD	50 000
ATTO*	MLT	EUR	60 000

* Национальные ассоциации Европейского Союза

са осуществляется на базе количества Carnet TIR, которое планирует приобрести перевозчик в течение срока действия страхового полиса. В конце периода страхования производится перерасчёт суммы страхового взноса с учётом фактического количества приобретенных Carnet TIR. Уплата взноса может производиться в любой валюте по курсу НБ РБ на день его уплаты.

Страховой взнос может уплачиваться двумя способами: одновременно и по частям (в расрочку).

Первый способ применяется в случае, когда количество Carnet TIR по первой заявке равно количеству Carnet TIR, предлагаемых на страхование, а второй — когда количество Carnet TIR по первой заявке меньше количества Carnet TIR, предлагаемых на страхование.

Страховой полис подписывается страхователем и страховщиком, к нему в обязательном порядке прилагается заявка на Carnet TIR, которые страхователь намеревается получить в БАМАП в течение срока действия полиса.

Период ответственности страховщика по договору страхования совпадает с оговоренным в страховом полисе сроком действия договора. Если срок действия Carnet TIR истекает или операция МДП завершается позже периода страхования, то ответственность страховщика распространяется на весь период действия Carnet TIR или до завершения операции МДП, при условии, что Carnet TIR выдана или операция МДП начата в течение установленного в страховом полисе периода страхования.

Страховое покрытие, требуемое МСАТ, яв-

ляется больше гарантийным, т.е. перевозчик, оплативший страховую премию, не является выгодоприобретателем по договору страхования. Выгодоприобретателем (получателем страхового возмещения) в данном случае выступает национальное объединение, находящееся в стране, где имело место нарушение процедуры МДП.

Механизм выплаты страхового возмещения активизируется только в случае, если таможенные органы не имеют возможности востребовать таможенные пошлины и сборы у непосредственных нарушителей процедуры МДП или перевозчиков-держателей Carnet TIR.

Страховым случаем является факт признания и оплаты МСАТ претензии, предъявленной таможенными органами международной гарантийной цепи в связи с нарушением процедуры, предусмотренной Конвенцией МДП, и неисполнением перевозчиком своих обязательств в соответствии с Декларацией.

Страхованием не покрывается ответственность перед таможенными органами, возникшая в результате: нарушения страхователем или его служащими операций или процедуры перевозки грузов с применением Carnet TIR, включая их предоставление другому перевозчику; перевозок особо ценных грузов, к которым относятся слитки драгоценных металлов, драгоценные камни, банкноты, монеты, дорожные и банковские чеки, облигации, платёжные средства, ценные бумаги иного рода и грузы, для перевозок которых требуется получение специальных транзитных таможенных документов, кроме Carnet TIR; перевозки грузов, но не свя-

занной с нарушением операций или процедуры перевозки с применением Carnet TIR.

Договор страхования заключается на срок до 1 года. Ответственность страховщика по договору страхования распространяется на операции МДП в течение установленных сроков действия Carnet TIR в рамках оговоренного в страховом полисе срока страхования. Она начинается с момента оформления книжки МДП в таможенном месте отправления и заканчивается в момент оформления её в таможенном месте назначения. Обе стороны договора страхования: страхователь и страховщик имеют право на расторжение страхового договора. При этом страховой взнос страхователю возвращается полностью или частично, либо не возвращается вообще. Это зависит от причины расторжения страхового договора.

В случае существенного изменения обстоятельств, которые стороны учитывали при заключении договора страхования, страховщик вправе инициировать изменения условий договора страхования. Если страхователь возражает против изменения условий договора страхования, то договор расторгается, а страховщик возвращает страхователю страховую премию по неиспользованным Carnet TIR за вычетом понесённых расходов. Возврат производится в безналичном порядке в течение 10 рабочих дней со дня получения страховщиком по его запросу письменного подтверждения БАМАП.

Договор страхования действует только на территории, направлении или в рамках маршрута перевозки, указанных в страховом полисе.

Страхователь в установленный срок обязан информировать страховщика о наступлении любого события или происшествия, последствия которых могут служить основанием для возникновения страхового случая и предъявления требований по выплате страхового возмещения, а также незамедлительно извещать об этом БАМАП. Под названными событиями подразумеваются: утеря, хищение или повреждение Carnet TIR; наличие оговорок на корешках Carnet TIR; неоформление Carnet TIR таможенными органами при выезде из страны, транзите или в месте назначения; нарушения выполнения транспортной перевозки по причине дорожно-транспортного происшествия и т.д.

Наступление перечисленных и некоторых иных событий требует от страхователя принятия всех возможных мер по предотвращению

и уменьшению последствий происшествия с целью минимизации размера причинённого ущерба. Если ответственность страхователя возникает по вине третьих лиц, то он должен предпринять всевозможные меры для документального закрепления своих прав требования к этим лицам при предъявлении в последствии регрессного иска. Выплата страхового возмещения производится не страхователю, а МСАТ в размере суммы, предварительно оплаченной МСАТ после рассмотрения дела таможенными органами. По данной причине такие выплаты рассматриваются как суммы возмещения, причитающиеся заинтересованным таможенным органам соответствующих стран. Для выплаты страхового возмещения страховщик должен получить от МСАТ все необходимые документы, которые подтверждают факт страхового случая и размер ущерба: письменное извещение об убытке и претензии-требования таможенных органов о возмещении убытка. После получения всех необходимых документов страховщик в установленный срок составляет акт о страховом случае и выплачивает страховое возмещение [3].

Страхователь обязан уведомить страховщика обо всех возмещениях, полученных от других лиц, включая лиц, виновных в причинении ему вреда; от других страховых компаний в случае двойного страхования в отношении ущерба, покрываемого данным видом страхования. При наличии у страхователя доказательств, что при краже, грабеже, разбое он предпринял все необходимые меры безопасности и предосторожности, требуемые в данных обстоятельствах, то страховщик не реализует регрессное право к перевозчику. Если страхователь обладает доказательствами того, что ни он, ни лица, работающие в интересах страхователя по трудовым или гражданско-правовым договорам, не виновны и с их помощью был определен виновник ущерба, то право страховщика на регресс к перевозчику приостанавливается, а право требования к виновной стороне, прямо или косвенно причинившей ущерб переходит к страховщику. В случае невозможности доказательства виновности третьих сторон ответственность за удовлетворение регрессного требования возлагается на страхователя.

В Республике Беларусь только 3 страховые организации: БРУСП «Белгосстрах», БРУПЭИС «Белэксимгарант» и ЗАО «ТАСК», осуществляют страхование ответственности перед таможен-

ными органами с применением Carnet TIR. Активными участниками данной системы являются 67 стран и страны Европейского Союза.

Добровольное страхование гражданской ответственности перед таможенными органами согласно Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Carnet TIR в РБ регламентируют локальные нормативно-правовые документы страховых организаций, его осуществляющих, которые разработаны в соответствии с действующим национальным и международным законодательством:

1. Правила № 74 «Добровольное страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами (согласно Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.)» (в ред. от 28.06.2016 № 635) — БРУСП «Белгосстрах»;

2. Правила № 8 «Добровольное страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами (согласно Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.)» —

БРУПЭИС «Белэксимгарант»;

3. Правила № 23 «Добровольное страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами» — ЗАСО «ТАСК» [4].

Основные условия, которые предлагают белорусские страховые организации в современных условиях по добровольному страхованию гражданской ответственности перед таможенными органами с применением Carnet TIR можно наглядно представить в табл. 2.

Основной страховой организацией на страховом рынке в целом и осуществляющей добровольное страхование гражданской ответственности перед таможенными органами с применением Carnet TIR, является БРУСП «Белгосстрах». В настоящее время, и, несмотря на положительную динамику развития страхового рынка в РБ, можно отметить отрицательный тренд по поступлениям сумм страховых премий по исследуемому виду страхования в стране, и в БРУСП «Белгосстрах» в частности. Страховые взносы по нему в 2015 году составили 912 299,70; в 2016 году — 729 870,61 и в 2017 году — 378 977,98

Таблица 2. Различия по некоторым условиям страхования

Показатель	БРУСП «Белгосстрах»	ЗАСО «ТАСК»	БРУПЭИС «Белэксимгарант»
Лимит ответственности (в отношении каждой книжки МДП)	до 100000 Евро	до 50000 долларов США	ограничен суммой, истребуемой таможенными органами каждой страны места нарушения таможенной процедуры МДП
Годовой агрегатный лимит ответственности по всем книжкам МДП, выданным Ассоциацией за один календарный год	2000000 швейцарских франков		20000000 швейцарских франков
Срок страхования	от 1 дня до 1 года	от 1 дня до 1 года	от 1 дня до 1 года
Базовый страховой тариф	— в отношении 4-х листовых книжек МДП — 3.3 дол. США; — в отношении 6-ти листовых книжек МДП — 3.3 дол. США; — в отношении 14-ти листовых книжек МДП — 6.3 дол. США; — в отношении 20-ти листовых книжек МДП — 6.3 дол. США.	10 дол. США (на одну книжку)	10 дол. США (на одну книжку)
Дополнительные условия			При уплате страхового взноса в белорусских рублях к базовому страховому тарифу дополнительно применяется корректировочный коэффициент 1.3

белорусских рублей.

Если рассматривать структуру страховых взносов, то можно отметить, что по исследуемому виду страхования они составили: в 2015 г. — 5,52% от суммы страховых взносов по добровольным видам страхования БРУСП «Белгосстрах» и 5,35% от общего объема страховых взносов по всем видам страхования БРУСП «Белгосстрах»; в 2016 г. — 2,11% от суммы страховых взносов по добровольным видам страхования БРУСП «Белгосстрах» и 2,09% от общего объема страховых взносов по всем видам страхования БРУСП «Белгосстрах»; в 2017 г. — 1,98% от суммы страховых взносов по добровольным видам страхования БРУСП «Белгосстрах» и 1,92% от общего объема страховых взносов по всем видам страхования БРУСП «Белгосстрах». Примечательно, что страховые премии поступали лишь в Центральный аппарат БРУСП «Белгосстрах» [5].

Стоит также отметить, что помимо названных выше организаций, РУП «Белорусская национальная перестраховочная организация» также акцентирует внимание на необходимости развития добровольного страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением Carnet TIR. Согласно бизнес-плана ее развития на 2018 год, основными положениями касательно исследуемого вида страхования являются:

1. Согласно договору квотного пропорционального перестрахования и ретроцессии гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами в рамках конвенции МДП 1975 года, государственное предприятие принимает в перестрахование 65% ответственности по договору с последующим её размещением в размере 50% ответственности через брокера в синдикатах Lloyd's (Великобритания). В связи с решением МСАТ с 1 октября 2012 г. «Miller Insurance Services LLP» (Великобритания) назначен брокером Lloyd's, ответственным за размещение Carnet TIR. Максимальный размер возмещения по каждому Carnet TIR по итогам 2017 года составлял 100 000 Евро;

2. За 2017 год объем подписанной перестраховочной премии из-за рубежа составил 12 022,9 тыс. рублей, или 108,3% от плана на 2017 год (план — 11 100,0 тыс. рублей): при этом объеме премии, переданной в ретроцессию, составил 39 987,6 тыс. рублей, из которых зарубежным партнерам передано 33 287,9 тыс. рублей, или 83,2%, в том числе по страхованию ответствен-

ности перед таможенными органами (МДП) — 183,5 тыс. рублей.

Здесь необходимо обратить внимание на тот факт, что страховые организации РБ намерены повышать востребованность страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением Carnet TIR и популяризировать его среди резидентов страны. В этой связи и РУП «Белорусская перестраховочная организация» обозначила некоторые задачи в данной сфере:

1. Перестрахование части гражданской ответственности по добровольному страхованию ответственности перевозчика перед таможенными органами в рамках Конвенции МДП 1975 года в объеме 172,5 тыс. рублей является одним из основных направлений стратегии деятельности государственного предприятия в 2018 г.;

2. Государственное предприятие передает в ретроцессию брокерской компании «Miller Insurance Services LLP» (Великобритания) 50% ответственности по добровольному страхованию ответственности перевозчика перед таможенными органами в рамках Конвенции МДП 1975 г. По данному договору в 2018 г. государственное предприятие планирует передать 135 тыс. рублей зарубежным перестраховщикам;

3. Прогноз поступления перестраховочной премии: в бизнес-плане на 2018 г. предусмотрен темп роста начисленной перестраховочной премии в размере 110,5% от начисленной в 2017 году, что составит 94 300,0 тыс. рублей. Выполнение планируемого объема перестраховочного взноса предполагается достичь в частности и за счёт реализации договора перестрахования части ответственности по добровольному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами в рамках Конвенции МДП 1975 года — 172,50 тыс. рублей. Осуществление поставленной задачи происходит в рамках мероприятий в области перестрахования в результате реализации договора квотного пропорционального перестрахования и ретроцессии гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами. В соответствии с данным договором государственное предприятие принимает в перестрахование риски гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами, застрахованные на условиях сострахования БРУСП «Белгосстрах» и БРУПЭИС «Белэксимгарант».

Подводя итог, можно отметить, что система

МДП имеет явные преимущества для таможенных органов, поскольку сокращает число обычных требований, предусмотренных процедурами национального транзита. В то же время она позволяет избежать больших затрат времени и средств, физического досмотра в странах транзита, помимо осмотра печатей и пломб и внешнего состояния транспортных средств и контейнеров. Кроме того, операции международного транзита обеспечиваются лишь одним транзитным документом — Carnet TIR, что снижает возможность представления неточной информации таможенным органам.

Устраняя отчасти традиционно существующие препятствия на пути международных гру-

зовых перевозок, система МДП содействует развитию международной торговли. Грузы могут пересекать национальные границы с минимальным вмешательством таможенных органов, что позволяет увеличить скорость доставки и значительно сократить транспортные расходы.

В настоящее время страховые организации страны принимают все необходимые меры по развитию страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением Carnet TIR. Нарастивание его объемов способствует развитию не только страхового рынка в стране, но и поддержанию статуса Республики Беларусь как экспортно-ориентированной страны на мировой арене.

Библиографический список

1. *Киевич А. В.* Основные тенденции и перспективы развития страхового рынка Республики Беларусь / А. В. Киевич // *Современные аспекты экономики.* 2017. № 4 (236). С. 76–85.
2. Страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами [Электронный ресурс] / ЗАО «ТАСК». — Режим доступа: <https://task.by/corporate/responsibility/customs/>. — Дата доступа: 20.12.2018 г.
3. *Пригодич И. А.* Подходы к определению сущности риска в различных теориях / И. А. Пригодич // *Управление в социальных и экономических системах: материалы XXI Междунар. науч.-практ. конф. Редкол.: Н. В. Суша [и др.].* Минск. 2012. С. 102–104.
4. *Конончук И. А.* Реализация налоговой политики, стимулирующей страхование в Республике Беларусь // *Экономика и банки.* 2017. № 1. С. 3–10.
5. Правила страхования [Электронный ресурс] / БРУСП «Белгосстрах». — Режим доступа: <http://bgs.by/eventinsurance/12514/>. — Дата доступа: 10.12.2018 г.

Поступила в редакцию 28.02. 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ

Мишин А.Ю. Формальные институты и их роль в процессе регулирования коммерческого банка	7
Белозорова Э.Н., Султанова И.П. Цифровизация экономики и барьеры вхождения в высокотехнологичные отрасли	11

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ

Волков Д.В. Теоретические основы модельного и конструктивного управления цифровой экономикой	21
Горбашко Е.А., Камынина Н.Р. Цифровизация в государственном управлении недвижимым имуществом организаций	28
Потехина Е.Н. Цифровая трансформация логистических решений	35
Цзоу Тун Классификация устойчивых логистических решений: многокритериальный подход	39
Сеидова М.Р. К вопросу о базисных подходах регулирования трансграничной электронной торговли в Российской Федерации	43
Киевич А.В., Пригодич И.А., Конончук И.А. Анализ использования Carnet TIR в системе страхования гражданской ответственности в Республике Беларусь	50
Иову Т.Т. Бизнес-модель национальных нефтяных компаний (ННК)	58
Суменков М.С., Суменков С.М., Наталья Ю.Н. Экономико-математический анализ оптимизации экономического плана по выпуску готовой продукции на предприятии	66
Сурай Н.М., Носов В.В., Диброва Ж.Н., Бобков А.Н., Айдинов Х.Т. Мировой и отечественный опыт в развитии рынка молока и молочных продуктов	71
Трутнев Д.М. Инновационная активность и агротехнопарки в сельскохозяйственном секторе как основа роста отрасли	80
Беляев В.И., Кудинова М.Г., Федулова И.В., Безгодова О.И., Кудинов Б.Д. Влияние социально-экономических факторов на процесс воспроизводства трудовых ресурсов в сельском хозяйстве Алтайского края	84
Хатанзейский К.К., Забелин Б.Ф., Никишин В.М., Конников Е.А. Функциональная нестабильность как проблема современного общества	90
Хотяшева О.М., Слесарев М.А. Меры государственного регулирования деятельности малого и среднего предпринимательства (МСП) в ЕС и России (Часть 2)	94
Хурмагов И.А. К вопросу о финансировании программ развития курорта Кавказских Минеральных Вод	102
Попова Е.А., Базелюк В.В., Демин А.А. Психологическая миниэкономика развивающего обучения спортивных менеджеров как научная проблема	106
Джамалудинова М.Ю. Организация деятельности региональных органов исполнительной власти по поддержке социального предпринимательства	111

ФИНАНСЫ, ДЕНЕЖНОЕ ОБРАЩЕНИЕ И КРЕДИТ

- Ровбель Р.Л.** Стоимостной аспект НМЦК (начальной максимальной цены контракта) в закупочной деятельности. 117
- Левченко Л.В., Чечёноква Е.А.** Электронные денежные средства: теоретические аспекты исследования 121

БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ, СТАТИСТИКА

- Бурцева К.Ю., Петров А.М., Гизатуллина О.М.** Система сбалансированных показателей как метод оценки эффективности деятельности представительств хозяйствующих субъектов России за рубежом 129
- Шнайдер О.В., Петров А.М., Боровицкая М.В.** Система оценки рисков, обусловленных влиянием суровых климатических условий на экономику арктической зоны Российской Федерации 134
- Бариленко В.И., Никифорова Е.В.** Отходы производства: актуальные вопросы и технико-экономическое обоснование внедрения ресурсосберегающих технологий 139
- Никифорова Н.А., Миловидова С.Н.** Сравнительный анализ факторов и стимулов переработки отходов: международный опыт 144
- Петров А.М., Бурцева К.Ю., Королев А.А.** Анализ функционирования представительств иностранных компаний на рынке такси в России 153

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

- Барышников П.Ю.** Мегарегиональные партнерства в трансатлантическом регионе: вызовы и цели в современных условиях 161
- Алексеев П.В.** О направлениях развития российско-китайского инвестиционного сотрудничества 169

ECONOMIC SCIENCES (АНГЛИЙСКАЯ ВЕРСИЯ) 173