

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АЕРОКОСМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ
М. Є. ЖУКОВСЬКОГО «ХАРКІВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ»

ЧАСОПИС ЕКОНОМІЧНИХ РЕФОРМ

*читай,
аналізуй,
спостерігай,
опановуй,
підкорюй,
імпровізуй,
самовдосконалюйся !*

науково-виробничий журнал

№ 1 (33), 2019

Харків 2019

ЧАСОПИС ЕКОНОМІЧНИХ РЕФОРМ

№ 1 (33) 2019

Науково-виробничий журнал

засновано у 2010 році

Співзасновники: Східноукраїнський національний університет імені В. Даля; Національний аерокосмічний університет імені М. С. Жуковського «Харківський авіаційний інститут»

Журнал зареєстровано в Міністерстві юстиції України

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації

Серія КВ № 23547-13387 ПР

від 31.08.2018 р.

ISSN 2221-8440 (Print)

ISSN 2663-2896 (Online)

TIME DESCRIPTION OF ECONOMIC REFORMS

№ 1 (33) 2019

The scientific and production journal was founded in 2010

Founders: Volodymyr Dahl East Ukrainian National University; National Aerospace University «Kharkiv Aviation Institute»
Registered by the Ministry of Justice of Ukraine

Registration Certificate

KB № 23547-13387 ПР

dated 31.08.2018

ISSN 2221-8440 (Print)

ISSN 2663-2896 (Online)

<http://nti.khai.edu/ojs/index.php/cher>

Журнал внесено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора та кандидата наук (економічні науки).

Наказ Міністерства освіти і науки України № 515 від 16 травня 2016 р.

Журнал індексується міжнародними наукометричними базами :

Index Copernicus International (*Польща*);

Ulrich's Periodicals Directory (*США*);

Research of Bible (*Японія*); РІНЦ (*Росія*);

Scientific Indexing Services (*США–Австралія*);

Google Scholar; CrossRef; WorldCat;

Eurasian Scientific Journal Index;

Open Academic Journal Index;

International Innovative Journal Impact Factor.

Головний редактор:

Т. В. Калінеску, д-р екон. наук, проф.,

заслужений діяч науки і техніки України, Scopus ID 57201301529

Відповідальний редактор:

Г. С. Ліхоносова, д-р екон. наук, доц., Scopus ID 57201290872

Редакційна колегія:

Л. А. Костирко, д-р екон. наук, проф. (*заступник головного редактора*); С. К. Рамазанов, д-р екон. наук, д-р техн. наук, проф. (*голова редакційної колегії*); М. Г. Безпарточний, д-р екон. наук, доц.; І. Р. Бузько, д-р екон. наук, проф.; В. В. Дружиніна, д-р екон. наук, доц.; І. В. Заблюдська, д-р екон. наук, проф.; О. В. Панухник, д-р екон. наук, проф.; Е. Гамс, Ph.D. in Economy, проф. (*Естонія*); В. Драшкович, Ph.D. in Economy, проф. (*Чорногорія*); Ю. Закжевський, Ph.D. in Economy (*Польща*); Н. М. Іманов, д-р екон. наук, проф. (*Азербайджан*); М. Т. Койчуева, д-р екон. наук, проф. (*Киргизстан*); В. Г. Папава, д-р екон. наук, проф. (*Грузія*); П. Димова Пеева, д-р наук, проф. (*Болгарія*); А. Ф. Расулєв, д-р екон. наук, проф. (*Узбекистан*); М. У. Рахімбердінова, Ph.D. in Economy (*Казахстан*); Б. Сегаль, Ph.D. in Economy, проф. (*Угорщина*); Л. Стемплєвська, Ph.D. in Economy (*Польща*); А. Стратан, д-р екон. наук, проф. (*Молдова*); Сузі Сухендра, Ph.D. in Economy (*Індонезія*); У. С. Хикматов, д-р екон. наук, проф. (*Таджикістан*); Н. Цогані, Ph.D. in Economy (*Греція*).

Відповідальний за випуск: Костирко Л. А., д-р екон. наук, проф. (*Україна*).

Рекомендовано до друку та поширенню в мережі Internet:

Вченою радою Національного аерокосмічного університету імені М. С. Жуковського «Харківський авіаційний інститут» (протокол № 9 від 20 березня 2019 р.).

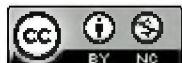
Вченою радою Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля (протокол № 7 від 29 березня 2019 р.).

Відповідальність за достовірність фактів, цитат, власних імен, географічних назв, назв підприємств, організацій, установ та іншої інформації несуть автори статей. Висловлювані у статтях думки можуть не співпадати з точкою зору редакційної колегії та не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Передруки і переклади дозволяються лише за згодою авторів та редакційної колегії.

© Національного аерокосмічного університету імені М. С. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», 2019

© National Aerospace University «Kharkiv Aviation Institute», 2019



Цей твір ліцензовано на умовах Ліцензії Creative Commons із зазначенням авторства — Некомерційна 4.0 Міжнародна.

УДК 368.86

JEL Classification: G22

ПРИГОДИЧ И. А.¹, КОНОНЧУК И. А.² КИЕВИЧ А. В.³

ДОБРОВОЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ

DOI: 10.32620/cher.2019.1.08

Постановка проблемы. В настоящее время в условиях развития торговли международные перевозки приобретают большую значимость. Однако, несмотря на это, страхование гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки Международных дорожных перевозок в Республике Беларусь демонстрирует негативную тенденцию. *Цель статьи* – исследовать особенности страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки Международных дорожных перевозок Республике Беларусь и проанализировать его динамику, а также обозначить возможные тенденции его развития. *Объект исследования* – особенности и практические процедуры добровольного страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки Международных дорожных перевозок в Республике Беларусь. *Методы, использованные в исследовании.* Применение метода индукции позволило обозначить направления совершенствования процедур добровольного страхования гражданской ответственности перед таможенными органами. *Гипотеза исследования.* Негативная тенденция страхования гражданской ответственности перед таможенными органами частично связана с ограничивающими условиями, при соблюдении которых может осуществляется перевозка товаров по системе Международных дорожных перевозок. *Изложение основного материала.* Конвенция 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 Международных дорожных перевозок между её началом и концом производится автомобильным транспортом. Товары, перевозимые по процедуре Международных дорожных перевозок, освобождаются не только от уплаты или депозита в промежуточных таможах ввозных и вывозных пошлин и налогов, но и от таможенного досмотра в них. *Оригинальность и практическое значение исследования.* Раскрыто порядок функционирования страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки Международных дорожных перевозок с учётом Таможенной конвенции ООН о международной перевозке грузов. *Выводы исследования.* Страховые организации Республики Беларусь повышают востребованность страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки Международных дорожных перевозок и популяризировать его среди резидентов страны. Это будет способствовать развитию не только страхового рынка в стране, но и поддержанию статуса Республики Беларусь как экспортоориентированной страны.

Ключевые слова:

страхование, грузовые перевозки, таможня, лимит, страховой взнос.

¹ Пригодич Ирина Олександрівна, канд. екон. наук, доцент кафедри «Фінанси», Полеський державний університет, м. Пінськ, Республіка Білорусь.

Prigodich Irina, Ph.D. in Economics, Associate Professor of Finance Department Polessky state University, Pinsk, Republic of Belarus.

ORCID ID: 0000-0002-7249-4690

e-mail: Prigodich.Ira@yandex.ru

² Конончук Ирина Анатоліївна, канд. екон. наук, доцент кафедри «Фінанси», Полеський державний університет, м. Пінськ, Республіка Білорусь.

Kononchuk Irina, Ph.D. in Economics, Associate Professor of Finance Department Polessky state University, Pinsk, Republic of Belarus.

ORCID ID: 0000-0003-2734-2812

e-mail: i_kononchuk@mail.ru

³ Киевич Олександр Володимирович, д-р екон. наук, професор кафедри «Фінанси», Полеський державний університет, м. Пінськ, Республіка Білорусь.

Kievich Aleksandr, Professor, Ph.D. in Economics, Professor of Finance Department Polessky state University, Pinsk, Republic of Belarus.

ORCID ID: 0000-0003-4249-7644

e-mail: a.v.kievich@yandex.ru



VOLUNTARY INSURANCE OF CIVIL LIABILITY TO CUSTOMS AUTHORITIES

Formulation of the problem. Formulation of the problem. At present, in the conditions of the development of trade, international transportation is becoming more significant. However, despite this, insurance of civil liability to the customs authorities with the use of the International Road Transport Book in the Republic of Belarus shows a negative trend. *The purpose of the research* is to explore the features of civil liability insurance to customs authorities using the International Road Transport booklet in the Republic of Belarus and analyze its dynamics, as well as to identify possible trends in its development. *The object of the research* is the features and practical procedures for voluntary insurance of civil liability to customs authorities using the book of International road traffic in the Republic of Belarus. *Methods used of the research.* The use of the induction method allowed us to designate ways to improve the procedures for voluntary insurance of civil liability to the customs authorities. *The hypothesis of the research.* The negative tendency of civil liability insurance to customs authorities is partly related to restrictive conditions, under which the carriage of goods under the International Road Traffic System can be carried out. *The statement of basic materials.* The Convention on International Road Transport defines the carriage of goods carried without intermediate transshipment in road vehicles, their compositions or containers, crossing one or more borders, from the customs of departure to the customs of destination, provided that a certain part of the International Road Transport operation between its beginning and end is made by road. Goods transported in accordance with the International Road Transport Procedure are exempt not only from paying or depositing in the intermediate tariffs of import and export duties and taxes, but also from customs inspection in them. *Originality and practical significance of the research.* The procedure for the operation of civil liability insurance to customs authorities with the use of the International Road Transport booklet, taking into account the UN Customs Convention on the International Carriage of Goods, is disclosed. *Conclusions of the research.* Insurance organizations of the Republic of Belarus increase the demand for insurance of civil liability to the customs authorities using the book of International road traffic and popularize it among residents of the country. This will contribute to the development of not only the insurance market in the country, but also the maintenance of the status of the Republic of Belarus as an export-oriented country.

Key words:

insurance, freight, customs, limit, insurance premium.

ДОБРОВІЛЬНЕ СТРАХУВАННЯ ГРОМАДЯНСЬКОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕД МИТНИМИ ОРГАНАМИ

Постановка проблеми. В даний час в умовах розвитку торгівлі міжнародні перевезення набувають більшої значущості. Однак, незважаючи на це, страхування цивільної відповідальності перед митними органами із застосуванням книжки Міжнародних дорожніх перевезень в Республіці Білорусь демонструє негативну тенденцію. *Мета статті* – дослідити особливості страхування цивільної відповідальності перед митними органами із застосуванням книжки Міжнародних дорожніх перевезень Республіці Білорусь та проаналізувати його динаміку, а також позначити можливі тенденції його розвитку. *Об'єкт дослідження* – особливості та практичні процедури добровільного страхування цивільної відповідальності перед митними органами із застосуванням книжки Міжнародних дорожніх перевезень в Республіці Білорусь. *Методи, використані в дослідженні.* Застосування методу індукції дозволило окреслити напрямки вдосконалення процедур добровільного страхування цивільної відповідальності перед митними органами. *Гіпотеза дослідження.* Негативна тенденція страхування цивільної відповідальності перед митними органами частково пов'язана з обмежувачими умовами, при дотриманні яких може здійснюється перевезення товарів по системі Міжнародних дорожніх перевезень. *Виклад основного матеріалу.* Конвенція Міжнародних дорожніх перевезень визначає перевезення вантажів, що здійснюються без їхнього проміжного перевантаження в дорожніх транспортних засобах, їх складах або контейнерах, з перетином одного або декількох кордонів, від митниці місця відправлення до митниці місця призначення, за умови, що певна частина операції Міжнародних дорожніх перевезень між її початком і кінцем проводиться автомобільним транспортом. Товари, що перевозяться за процедурою Міжнародних дорожніх перевезень, звільняються не тільки від сплати або депозиту в проміжних та-можна ввізних і вивізних мит і податків, а й від митного огляду в них. *Оригінальність і практичне значення дослідження.* Розкрито порядок функціонування страхування цивільної відповідальності перед митними органами із застосуванням книжки Міжнародних дорожніх перевезень з урахуванням Митної конвенції ООН про міжнародне перевезення вантажів. *Висновки дослідження.* Страхові організації Республіці Білорусь підвищують затребуваність страхування цивільної відповідальності перед митними органами із застосуванням книжки Міжнародних дорожніх перевезень та популяризувати його серед резидентів країни. Це буде сприяти розвитку не тільки страхового ринку в країні, але і з постачання статусу Республіки Білорусь як експортоорієнтованої країни.

Ключові слова:

страхування, вантажні перевезення, митниця, ліміт, страховий внесок.





Постановка проблемы. Данный вид страхования появился начал своё развитие с момента подписания в 1975 г. «Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» (Конвенции МДП). Динамичные процессы глобализации и интеграции экономик мировых стран, включая и сферу страхования, требует адаптации условий страхования, затрагивающего международные перевозки к основным современным тенденциям.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросами развития страхования внешнеэкономической деятельности в целом и страхованием гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки МДП в РБ занимались такие белорусские ученые как С.Р. Василевский, Т.А. Верезубова, М.А. Зайцева, М.Е. Карпицкая, Г.М. Корженевская.

Цели статьи – исследовать особенности страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки МДП в РБ и проанализировать его динамику, а также обозначить возможные тенденции его развития.

Изложение основного материала исследования. Конвенция МДП определяет перевозки грузов, осуществляемые без их промежуточной перегрузки в дорожных транспортных средствах, их составах или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ, от таможни места отправления до таможни места назначения, при условии, что определенная часть операции МДП между её началом и концом производится автомобильным транспортом. Товары, перевозимые по процедуре МДП, освобождаются не только от уплаты или депозита в промежуточных таможнях ввозных и вывозных пошлин и налогов, но и от таможенного досмотра в них. Сбор за таможенное оформление книжек МДП в этих таможнях не взимается. Такая ситуация бесспорно коррелирует с государственной политикой, согласно которой предусмотрено множество других налоговых льгот и преференций, направленных на развитие страхового рынка в РБ [1].

Общие правила применения системы МДП:

- таможни отправления должны находиться в одной стране;
- таможни назначения должны быть не более чем в двух странах;

- общее количество таможен отправления и назначения не должно превышать четырех.

Основным документом при осуществлении перевозки по процедуре МДП является книжка МДП (CARNET TIR), выдаваемая Белорусской ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (БАМАП).

Белорусская ассоциация международных автоперевозчиков, выдавая книжки МДП, несёт 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 [2], 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.

Осуществлять перевозку по процедуре МДП имеет право держатель книжки МДП – предприятие-резидент, оказывающее услуги по перевозке грузов в международном сообществе и являющееся членом национальной ассоциации международных автомобильных перевозчиков (в Республике Беларусь – БАМАП).

На каждое транспортное средство или контейнер оформляется одна книжка МДП, причём она действительна только для осуществления одной перевозки. Оформление её производится в месте погрузки, как правило, грузоотправителем. Получив заполненную книжку МДП, представитель перевозчика должен убедиться в правильности её оформления. Он заверяет своей подписью указанные в ней сведения на всех заполненных отрывных листах, т.е. перевозчик подтверждает достоверность сведений о грузе. Книжка МДП после завершения перевозки с соответ-

ствующими печатями таможи назначения или таможи вывоза возвращается перевозчику и служит подтверждением надлежащего завершения процедуры МДП.

Суть страхования МДП заключается в том, что страхованием покрывается ответственность перед таможенными органами по обязательствам, возникшим в случае причинения вреда страхователем, вытекающая из использования в системе международной гарантийной цепи каждой книжки МДП, выданной в период действия страхового полиса. Не страхуется только ответственность перед таможенными органами при использовании страхователями книжки МДП «Табак – алкоголь».

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

МСАТ разработал Специальные условия страхования МДП, которые в обязательном порядке включаются в полис национальных страховщиков.

Страхователями являются юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие международные перевозки грузов с применением книжки МДП.

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.

Лимит ответственности отличается в различных странах. В РБ он установлен в размере 50 000 долларов США по каждой книжке МДП.

Размер страхового взноса устанавливается в фиксированной сумме за каждую книжку МДП, но определение его размера

осуществляется индивидуально для каждого страхователя на основе информации, которая указана в заявлении на страхование. Расчёт суммы страхового взноса осуществляется на базе количества книжек МДП, планируемых к приобретению перевозчиком в течение срока действия страхового полиса. В конце периода страхования производится перерасчёт суммы страхового взноса с учётом фактического количества приобретённых книжек МДП. Уплата взноса может производиться в любой валюте по курсу Национального банка Республики Беларусь на день уплаты.

Страховой взнос может уплачиваться двумя способами:

1) одновременно, в случае, если количество книжек МДП по первой заявке равно количеству книжек МДП, предлагаемых на страхование;

2) по частям, в случае, если количество книжек МДП по первой заявке меньше количества книжек МДП, предлагаемых на страхование.

Страховой полис подписывается страхователем и страховщиком, к нему в обязательном порядке прилагается заявка на книжки МДП, которые страхователь намеревается получить в БАМАП в течение срока действия полиса. Заявка оформляется в двух экземплярах, по одному для страховщика и страхователя на каждую фактически получаемую партию книжек МДП.

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

Страховое покрытие, требуемое МСАТ, не является страховым в обычном понимании этого термина. Скорее его можно охарактеризовать как гарантийное, т.е. перевозчик, оплативший страховую премию, не является выгодоприобретателем (получателем страхового возмещения) по договору страхования. Выгодоприобретатель – гарантийная система МДП в лице национального объединения, базирующегося в стране, где имело место нарушение процедуры МДП.





Механизм выплаты страхового возмещения может быть задействован только в том случае, когда таможенные органы не имеют возможности востребовать таможенные пошлины и сборы у непо-средственных нарушителей процедуры МДП или перевозчиков – держателей книжек МДП.

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 обязательств.

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

Договор страхования заключается на срок до 1 года. Ответственность страховщика по договору страхования распространяется на операции МДП в течение установленных сроков действия книжек МДП 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 страховая премия может возвращаться полностью или частично, либо не возвращаться страхователю. Это зависит от причины расторжения страхового договора.

В случае существенного изменения обстоятельств, которые стороны учитывали при заключении договора страхования, в частности расширения сферы применения Конвенции МДП при изменении максимальных раз-

меров гарантий, предоставленных БАМАП таможенным органам, страховщик вправе потребовать изменения условий договора страхования. Если страхователь возражает против изменения условий договора страхования, то договор расторгается, а страховщик возвращает страхователю страховой взнос по не использованным книжкам МДП за вычетом понесенных расходов. Возврат производится в безналичном порядке в течение 10 рабочих дней со дня получения страховщиком по его запросу письменного подтверждения БАМАП факта неиспользования и возврата (сдачи) соответствующих книжек МДП в архив МСАТ.

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

Страхователь обязан информировать страховщика в установленный срок о наступлении любого события или происшествия, последствия или результаты которых могут служить основанием для возникновения страхового случая и предъявления требований по выплате страхового возмещения, а также уведомлять об этом БАМАП незамедлительно. Такими событиями могут быть: утеря, хищение или повреждение книжки МДП; наличие оговорок на корешках книжки МДП; неоформление книжки МДП таможенными органами при выезде из страны, транзите или в месте назначения; нарушения выполнения транспортной перевозки по причине дорожно-транспортного происшествия, несчастного случая или других происшествий; любой инцидент с таможенными органами.

При наступлении перечисленных и других событий страхователь обязан также предпринять все возможные меры для предотвращения или уменьшения последствий происшествия в целях снижения суммы причиненного ущерба. Если ответственность страхователя возникает по вине третьих лиц, то он должен предпринять все необходимые меры и формальности для документального закрепления своих прав требования к этим лицам при предъявлении в будущем регрессного иска. Выплата страхового возмещения производится не страхователю, а МСАТ в размере суммы, предварительно оплаченной МСАТ после рассмотрения дела таможенными органами. Поэтому такие выплаты рассматриваются как суммы возмещения, причитающиеся заинтересованным таможенным

органам соответствующих стран. Порядок выплаты страхового возмещения следующий. Страховщик должен получить от МСАТ все необходимые документы, которые подтверждают факт страхового случая и размер ущерба: письменное извещение об убытке; претензии-требования таможенных органов о возмещении убытка; документы, подтверждающие факт оплаты убытка.

После получения всех необходимых документов страховщик в установленный срок составляет акт о страховом случае и выплачивает страховое возмещение.

Страхователь обязан уведомить страховщика обо всех возмещениях, полученных от других лиц, включая лиц, виновных в причинении вреда страхователю; от других страховых компаний в случае двойного страхования в отношении ущерба, покрываемого страховщиком по данному виду страхования. Если страхователь смог доказать, что при краже, грабеже, разбое им были предприняты все необходимые меры безопасности и предосторожности, которые требовались при данных обстоятельствах, то страховщик отказывается от осуществления регрессного права к перевозчику.

Если страхователь смог доказать, что ни он, ни его работники не виновны и с его помощью был определен виновник ущерба, то право страховщика на регресс к перевозчику приостанавливается. К страховщику переходит право требования к виновной стороне, прямо или косвенно причинившей ущерб. В случае невозможности доказательства виновности третьих сторон ответственность за удовлетворение регрессного требования лежит на страхователе.

Добровольное страхование гражданской ответственности перед таможенными органами согласно Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП в Республике Беларусь проводят БРУСП «Белгосстрах», БРУПЭИС «Белэксимгарант» и ЗАСО «ТАСК». Его регламентируют локальные нормативно-правовые документы страховых организаций, осуществляющих данный вид страхования, 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» [3];

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» [4];

3. Правила № 23 «Добровольное страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами» - ЗАСО «ТАСК» [5].

Основные условия, которые предлагают белорусские страховые организации в современных условиях по добровольному страхованию гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки МДП можно наглядно представить в табл. 1.

Основной страховой организацией как на страховом рынке в целом, так и осуществляющей добровольное страхование гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки МДП, является БРУСП «Белгосстрах». В настоящее время вопреки положительно динамики развития страхового рынка в РБ [6], наблюдается негативная тенденция снижения сумм страховых взносов по исследуемому виду страхования в стране, и в БРУСП «Белгосстрах» в частности. Страховые взносы по нему в 2015, 2016 и 2017 годах составили соответственно 912 299.70; 729 870.61 и 378 977.98 белорусских рублей соответственно.

Что касается структуры, то: 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». Страховые взносы поступали лишь в Центральный аппарат БРУСП «Белгосстрах».

Стоит также отметить, что помимо названных выше организаций, РУП «Белорусская национальная перестраховочная организация» также уделяет внимание необходимости развития добровольного страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки

МДП. Так, согласно бизнес-плана развития на 2018 год названной организации, основными положениями касательно исследуемого вида страхования являются [4]:

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).

Т а б л и ц а 1

Различия по основным условиям страхования (Differences in basic insurance conditions)

Показатель	БРУСП «Белгосстрах»	ЗАСО «ТАСК»	БРУПЭИС «Белэксимгарант»
Лимит ответственности (в отношении каждой книжки МДП)	до 100 000 Евро	до 50 000 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	2 000 000 швейцарских франков		20 000 000 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

Источник: разработано авторами



В связи с решением Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) с 1 октября 2012 г. «Miller Insurance Services LLP» (Великобритания) назначен брокером Lloyd's, ответственным за размещение книжек МДП. Максимальный размер возмещения по книжке МДП по итогам 2017 г. составляет 100 000 Евро;

2. За 2017 год объём 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 объём премии, переданной в ретроцессию, составил 39 987.6 тыс. рублей, из которых зарубежным партнёрам передано 33 287.9 тыс. рублей, или 83.2 %, в том числе по страхованию ответственности перед таможенными органами (МДП) – 183.5 тыс. рублей.

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Стоит отметить, что страховые организации РБ намерены повышать востребованность страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки МДП 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 объёме 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 перестрахо-

вочной премии в размере 110.5 % от начисленной в 2017 году, что составит 94 300.0 тыс. рублей. Выполнение планируемого объёма перестраховочной премии предполагается достичь в том числе 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 будет происходить 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».

Таким образом, можно свидетельствовать о принятии мер страховыми организациями по развитию страхования гражданской ответственности перед таможенными органами с применением книжки МДП. Его рост будет способствовать развитию не только страхового рынка в стране, но и поддержанию статуса Республики Беларусь как экспортоориентированной страны.

Литература

1. *Конончук И. А.* Реализация налоговой политики, стимулирующей страхование в Республике Беларусь / И.А. Конончук // Экономика и банки. – 2017. – № 1. – С. 3–10.
2. *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., Минск, 15 мая 2012 г. / Мин. ин-т упр. ; редкол.: Н. В. Суша [и др.]. — Минск, 2012. — С. 102–104.
3. *Правила страхования / БРУСП «Белгосстрах».* [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://bgs.by/eventinsurance/12514>.
4. Добровольное страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами (согласно Таможенной



конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.) / БРУПЭИС «БЕЛЭКСИМГАРАНТ». [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.eximgarant.by/insurance/optional/corporate/mdp/>.

5. Страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами / ЗАО «ТАСК». [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://task.by/corporate/responsibility/customs>.

6. Бизнес-план развития Республиканского унитарного предприятия «Белорусская национальная перестраховочная организация» на 2018 год / РУП «Белорусская национальная перестраховочная организация». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://belarus-re.com/views/delivery/files/business_plan_2018.pdf.

7. *Киевич А. В.* Основные тенденции и перспективы развития страхового рынка Республики Беларусь / А. В. Киевич // Современные аспекты экономики. – 2017. – № 4 (236). – С. 76-85.

References

1. *Kononchuk, I. A.* (2017). Implementation of tax policy stimulating insurance in the Republic of Belarus. *Economics and banks*, 1, 3-10.

2. *Prigodich, I. A.* (2012). Governance in social and economic systems: proceedings of

Стаття надійшла
до редакції : 08.01.2019 р.

the XXI international. scientific.-prakt. conf., Minsk, 15 may 2012 / Min. in-t man.; ed: N.V. Susha [etc.]. Minsk, 102-104.

3. Insurance rules BRUII «Belgoss-trakh». Retrieved from: <http://bgs.by/eventinsurance/12514/>. – Date of access: 10.12.2018 [in Russian].

4. Voluntary insurance of civil liability of the carrier to the customs authorities (in accordance with the Customs Convention on international transport of goods under cover of TIR Carnets, 1975) / BRUIEII «Beleximgarant». – Retrieved from: <http://www.eximgarant.by/insurance/optional/corporate/mdp/>.

5. Insurance of civil liability of the carrier to the customs authorities / CJSIC «Task». – Retrieved from : <https://task.by/corporate/responsibility/customs/>.

6. Business plan for the development of the Republican unitary enterprise «Belarusian national reinsurance organization» for 2018 / RUI «Belarusian national reinsurance organization». Retrieved from: http://belarus-re.com/views/delivery/files/business_plan/business_plan_2018.pdf.

7. *Kievich, A. V.* (2017). Main trends and prospects of development of the insurance market of the Republic of Belarus. *Modern aspects of Economics*, 4 (236), 76–85.

Стаття прийнята
до друку: 29.03.2019 р.

Бібліографічний опис для цитування :

Пригодич И. А. Добровольное страхование гражданской ответственности перед таможенными органами / И. А. Пригодич, И. А. Конончук, А. В. Киевич // Часопис економічних реформ. – 2019. – № 1 (33). – С. 58–66.



Номер пропонує
БЛОГ ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА

Калінеску Т. В. В очікуванні нових виборів, реформ та перетворень _____	5
---	---

ТЕМАТИЧНІ РУБРИКИ

• *Економіка*

Асадуллина Н. Р. Комплексная оценка конкурентоспособности переработанной плодоовощной продукции _____	6
Артьомова А. В., Малкіна М. С. Собливості торгового балансу Німеччини в умовах кризового і посткризового розвитку світової економіки _____	13
Дегтярьова О. В. Форсайт-технології зміни пріоритетів виробничо-господарської діяльності підприємств _____	20
Комар Р. О. Економіко-правові засади розвитку регулювання міжнародних міграційних процесів _____	28
Луцишина Є. В. Інновації як складова факторів впливу на стабільний розвиток сучасного підприємства _____	36
Машкіна А. С. Економіка знань: соціально-економічні перешкоди на шляху до інноваційних процесів _____	45
Павлов К. В. Экономическая оценка интенсивного характера производства в условиях развития природной среды _____	52

• *Фінанси, банківська справа та страхування*

Пригодич И. А., Конончук И. А., Киевич А. В. Добровольное страхование гражданской ответственности перед таможенными органами _____	58
Соломянова-Кирильчук К.О., Гребенікова О. В. Формування системи показників діагностування ризику банкрутства підприємств машинобудування _____	67

• *Менеджмент*

Євтушенко М. В. Методи менеджменту ЕВМ у фінансовій діагностиці ефективності управління вартістю суб'єктів господарювання _____	76
Калінеску Т. В. Кластери підприємств: віртуальність та практика застосування _____	82

• *Публічне управління та адміністрування*

Мустафаев А. А. Концептуально-критериальный подход к обеспечению конкурентоспособности АПК северного региона _____	90
--	----

НОВИНИ НАУКИ ТА ПРАКТИКИ

Міністерство освіти і науки України МОН запроваджує разові вчепі ради для захисту дисертацій за PhD-програмами _____	100
--	-----

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ РЕКОМЕНДУЄ

Нові видання економічної літератури _____	101
---	-----

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ

Перелік рецензентів поточного випуску журналу
Вимоги щодо змісту та оформлення статей до науково-виробничого журналу
«ЧАСОПИС ЕКОНОМІЧНИХ РЕФОРМ»



Sentence of number
BLOG SHEFF-EDITOR

Calinescu Tetyana
In expectant of new elections, reforms and transformations _____ 5

TOPICAL SUBJECTS

• *Economy*

Asadullina N.
Complex estimation of competitiveness of overworked fruit and vegetable production _____ 6

Artyomova A., Malkina M.
The trade balance of Germany in the skilled crisis and post-crisis development of world economy _____ 13

Degtiarova O.
Forsight technologies of the production and economic priorities changes _____ 20

Komar R.
Economic and legal framework for regulation of international migration processes _____ 28

Lutsyshyna Y.
Innovations as an integral part of the factors influencing the sustainable development of a modern enterprise _____ 36

Mashkina A.
Economics knowledge: socio-economic burdens on the way to innovation development _____ 45

Pavlov K.
Economic evaluation of intensive production character in the conditions of development of the environment _____ 52

• *Finance, Banking and Insurance*

Prigodich I., Kononchuk I., Kievich A.
Voluntary insurance of civil liability to customs authorities _____ 58

Solomianova-Kirilchuk K., Grebenikova O.
Formation of the indicators system for diagnostic machine-building enterprises failure risk _____ 67

• *Management*

Yevtushenko M.
The methods of economic management in financial diagnostics of the efficiency of the value of the cost of business entities _____ 76

Calinescu T.
Clusters of enterprises: virtual and practice of application _____ 82

• *Public administration and administration*

Mustafayev A.
Conceptual-criterial approach to ensuring the competitiveness of the agricultural sector of the northern region _____ 90

NEWS SCIENCE AND PRACTICE

Ministry of Education and Science of Ukraine MOE introduces one-time scholarly councils to defend theses for PhD programs _____ 100

EDITORIAL BOARD RECOMMENDS

New edition of economic literature _____ 101

INFORMATION ABOUT AUTHORS

The list of reviewers of the journal's current issue

REQUIREMENTS the content and the articles to scientific production journal "TIME DESCRIPTION OF ECONOMIC REFORM"

