

Э Л Е М Е Н Т Ы Т А М О Ж Е Н Н О Й И Н Ф Р А С Т Р У К Т У Р Ы
Ф А К Т О Р О Б Е С П Е Ч Е Н И Я Э К О Н О М И Ч Е С К О Й
Б Е З О П А С Н О С Т И Г О С У Д А Р С Т В А

О.С. Попроцкая*

В статье проведены анализ и систематизация факторов, которые определяют влияние уровня инфраструктурного обеспечения таможенной границы, в том числе автомобильными пунктами пропуска, на экономическую безопасность государства. Выделено их значение для повышения уровня экономической безопасности и создания благоприятных условий для внешнеэкономической деятельности государства. Рассмотрено место автомобильного пункта пропуска таможенной границы Украины в системе экономической безопасности, представлена классификация рисков, связанных с реализацией функций таможенного дела в автомобильном пункте пропуска. На основании результатов исследования предложены рекомендации по совершенствованию механизмов регулирования внешнеэкономической деятельности.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, экономическая безопасность государства, таможенная инфраструктура, автомобильные пункты пропуска.

JEL-классификация: F52, H54, L62, R41.

Геополитические изменения, происшедшие на постсоветском пространстве, привели к существенным изменениям политических и экономических условий для большинства государств. Это создает благоприятные возможности дальнейшего расширения сотрудничества для полноценной их интеграции в глобальное мировое сообщество и позволит быть полноправными участниками международных экономических отношений, занять достойное место в международном разделении труда, но в то же время обостряет вопросы национальной безопасности, в частности экономической. Важную роль в успешной реализации этих возможностей играют международные транспортные коридоры (МТК), которые проходят по территории данных государств (Пастернак-Таранушенко, 2003; Пирожков и др., 2000).

Уникальное географическое расположение на перекрестке торговых путей потенциально позволяет Украине получать

больше преимуществ от глобализации при обеспечении динамичного развития и реализации потенциала транспортной инфраструктуры. По ее территории проходит семь автомобильных транспортных коридоров (международные № 3, 5, 9 и национальные: Балтийское море – Черное море, Европа – Азия, ЧЭС¹ и Евроазиатский). Именно поэтому транспортные коридоры рассматриваются как важнейшая форма реализации транзитного потенциала Украины.

Создание национальной сети МТК в соответствии с международными стандартами, ее интеграция в транспортные системы Европы и Азии, Балтийского и Черноморского регионов определено одной из составляющих стратегического развития внутреннего рынка и реального сектора экономики Украины. На протяжении двух десятилетий разрабатывается и реализуется ряд стратегических документов государства,

¹ Черноморское экономическое сотрудничество.

* Попроцкая Ольга Сергеевна (bagmm@bigmir.net), главный инспектор Службы развития таможенной инфраструктуры Департамента развития таможенной инфраструктуры и международного сотрудничества Государственной таможенной службы Украины (г. Киев, Украина).

объединенных общей целью – интеграция транспортных сетей и транспорта Украины в международную транспортную систему, что повысит эффективность использования транзитного потенциала государства. Одним из узких мест национальной сети МТК является их пропускная способность, что обусловлено слабой инфраструктурной обеспеченностью. Для эффективной работы МТК первостепенное значение имеет создание современной инфраструктуры пограничных и таможенных пунктов пропуска в соответствии с международными стандартами, ключевым звеном здесь являются автомобильные пункты пропуска (АПП) таможенной границы Украины (ТГУ). В связи с этим поставлен ряд задач развития для национальной сети МТК, в частности увеличение пропускной способности транспортной сети и пунктов пропуска на ТГУ. Также определены текущие цели, среди которых привлечение дополнительных объемов перевозок и валютных поступлений, сокращение транспортных расходов, приближение к международным стандартам перевозок пассажиров и грузов, энергетических и экологических показателей работы транспорта².

***Таможенная инфраструктура:
роль и место в системе
экономической безопасности***

Таможенную границу необходимо рассматривать как своеобразный «фильтр» – рубеж защиты национальных интересов государства. Для Украины вопрос экономической безопасности в сфере деятельности АПП ТГУ является очень актуальным. Это обусловлено тем, что границы Украины являются наиболее протяженными в Европе – почти 7 тыс. км, в том числе одна из крупнейших по протяженности границ с Евросоюзом (почти 1400 км). Именно надлежащим обустройством границы госу-

дарство подтверждает свой уровень цивилизованности и экономической защищенности, что актуализирует проблему способности государства к защите национальных интересов и экономической безопасности. АПП выступают одной из основных составляющих таможенной инфраструктуры, обеспечивая реализацию функций таможенного дела непосредственно на ТГУ, что делает их носителями рисков и угроз экономической безопасности.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью дальнейшего развития АПП ТГУ для повышения уровня экономической безопасности государства в сфере таможенной политики, содействия полноценной интеграции национальных путей в систему МТК с учетом национальных интересов.

Целью статьи является определение роли и места таможенной инфраструктуры в системе обеспечения экономической безопасности на примере АПП ТГУ, классификация рисков, связанных с реализацией функций таможенного дела, опасность которых возникает в АПП, определение угроз для формирования концептуальных принципов развития АПП ТГУ в системе обеспечения экономической безопасности.

***Автомобильный пункт пропуска:
теоретико-методические аспекты
в обеспечении экономической
безопасности государства***

Для изучения проблем развития транспортно-дорожного комплекса, использования транзитного потенциала, определения места транспортных путей сообщения и роли АПП в системе МТК весомое значение имеют научные труды современных ученых. Украинскими исследователями проведен анализ тенденций развития транспортной отрасли, структуры товарооборота, проблем развития транспортной отрасли и эффективного использования транзитного потенциала Украины (Прейгер и др., 2001). Ими дано определение понятия «транзитный потенциал» как «потенциальные возможности имеющихся и создаваемых в стране дополнительных объектов и средств производственной, а также соответствующих институциональной и информа-

² Комплексная программа утверждения Украины как транзитного государства в 2002–2010 годах: Закон Украины от 7 февраля 2002 г. № 3022-III. www.zakon.rada.gov.ua; Об утверждении Программы развития национальной сети международных транспортных коридоров в Украине на 2006–2010 гг.: Постановление Кабинета Министров Украины от 12 апреля 2006 г. № 496. zakon.rada.gov.ua; Об одобрении Транспортной стратегии Украины на период до 2020 года: Распоряжение Кабинета Министров Украины от 20.10.2010 г. № 2174 р. Официальный вестник Украины от 10.12.2010–2010 г., № 92, том 2, с. 545, ст. 3280.

ционнои инфраструктур, обеспечивающих бесперебойную и безопасную транспортировку под таможенным контролем через территорию этой страны транспортными средствами транзита всех видов транспорта (включая трубопроводный и линии электропередач) произведенных за пределами ее территории грузов (в том числе энергетических ресурсов и электроэнергии) для потребления в других странах».

Ряд работ посвящен проблемам интеграции украинской транспортной системы в европейскую, развитию национальной сети МТК и ее транспортно-коммуникационной инфраструктуры. Авторским коллективом рассмотрены основные проблемы развития национальной сети транспортных коммуникаций, среди которых их пропускная способность, пути формирования соответствующей инфраструктуры по видам транспорта. По результатам исследований, наиболее загруженными по интенсивности движения пассажирских автомобилей являются МТК № 3 и № 5 и в направлении стран ЧЭС. Наибольшая интенсивность грузовых перевозок отмечается в направлении МТК № 5 и № 9, Европа – Азия. При этом направление к странам ЧЭС в международном грузовом сообщении – второстепенное (Прейгер и др., 2011).

Исследованию методологических основ развития транзитного потенциала Украины посвящены научные труды А.М. Новиковой. Автор указывает на то, что по уровню пропускной способности транспортная сеть Украины в целом удовлетворяет требованиям привлечения транзита, но по качественным характеристикам – скорость, сохранность груза, уровень сервиса, информационное обеспечение, состояние транспортной и пограничной инфраструктуры – не соответствует международным стандартам (2002, 2003).

Проблемы развития транспорта, использования транзитного потенциала также рассмотрены учеными Беларуси. Наибольшее развитие эти вопросы получили в трудах В.В. Мацкевича, автор анализирует проблемные аспекты интеграции Республики Беларусь на постсоветском пространстве, стратегические цели интеграционного потенциала республики в Таможенном союзе ЕврАзЭС (2010, 2011).

В работах Т.В. Блудовой рассмотрены основы развития транзитного потенциала Украины в контексте обеспечения экономической безопасности государства. Автор указывает на наличие несоответствия качества транзитных перевозок в Украине международным требованиям (по скорости, непрерывности, целостности грузов, тарифам и ценам на услуги). Исследователь рассматривает МТК как важнейшую форму реализации транзитного потенциала Украины, выделяет основные причины, которые сдерживают развитие транзита грузов в Украине, в частности (2006а, б):

- неупорядоченность системы контроля грузов на границе и взимания сборов;
- высокая стоимость услуг, предоставляемых таможенными брокерами, контрольными службами и транспортными терминалами;
- многочисленные бюрократические препоны при оформлении транзитных перевозок;
- низкая скорость доставки грузов;
- неблагоприятная криминальная обстановка;
- отсутствие комплексного, в том числе информационного обслуживания на пути транзита;
- отсутствие необходимых правовых актов, регулирующих транзитные перевозки и их экспедиционное обслуживание.

Изучение подходов ученых к проблемам развития национальной сети транспортных коммуникаций свидетельствуют о существовании инфраструктурных барьеров в сфере их использования. Инфраструктура – это обязательный компонент любой целостной экономической системы и подсистемы (Сорока, 2002), что указывает на то, что в сфере транспорта ее можно рассматривать как фактор обеспечения нормального функционирования транспортных коммуникаций. Речь идет о транспортном сообщении Украины со странами, которые имеют общие границы и коммуникации с центрами экономической активности и региональными потребителями в Украине.

Категория «транспортная инфраструктура» в достаточной степени изучена учеными. В частности, она определяется как постоянные сооружения и устройства, обес-

печивающие работу перевозочных средств (дороги, мосты, тоннели, порты, терминалы и др.) (Назаренко В.М., Назаренко К.С., 2000). Исследуя транспортную инфраструктуру в качестве составляющей экономической безопасности Украины, Н.А. Иксарова указывает на то, что устойчивое и эффективное функционирование транспортной инфраструктуры является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения целостности, безопасности и обороноспособности государства, улучшения уровня и условий жизни ее граждан. Автор указывает на то, что состояние транспортной инфраструктуры и проблемы ее развития на современном этапе превращаются в серьезное препятствие на пути реализации национальных интересов и обеспечения экономической безопасности государства (2010).

Ученые расширяют понятие инфраструктуры через рассмотрение ее составляющих. Например, они определяют роль и место транспортно-таможенной инфраструктуры в сфере реализации таможенного дела. Результаты исследований указывают на то, что от количественных и качественных характеристик автомобильной транспортной сети зависит ее пропускная способность, а поскольку автомобильные магистрали Украины – неотъемлемая составляющая МТК, проходящих по территории страны, можно говорить о непосредственном влиянии данных показателей на реализацию транзитного потенциала государства (Пасечник и др., 2007; 2010; Пасечник, 2012).

Важным условием развития внешних связей является инфраструктурная обеспеченность межгосударственных отношений, в том числе налаженная система транспортного сообщения через государственную границу. И здесь таможенная политика играет определенную роль благодаря комплексу мер, направленных на обеспечение эффективного функционирования таможенных границ.

Проблемы взаимосвязи развития таможенной системы, ее инфраструктуры и экономической ситуации в государстве также рассмотрены учеными. Пути повышения

эффективности управления таможенной службой проанализированы в работе российского ученого М.В. Ванина. Автор указывает на то, что Таможенная служба России предпринимает усилия в направлении повышения эффективности своей работы. Об этом, например, свидетельствует ее возросшая роль в наполнении доходной части федерального бюджета. Идет процесс совершенствования структуры и инфраструктуры таможенных органов. Ведется борьба с контрабандой, а также с другими таможенными преступлениями и нарушениями таможенных правил. Автор указывает на то, что таможенному ведомству необходимо опираться не на формальное ужесточение таможенного контроля, а создавать современные таможенные технологии и осваивать новые методы управления (2000).

Значение и место таможенной составляющей в системе экономической безопасности государства обосновывает украинский ученый В. Мартышюк (2009). Автор указывает на одну из ее ключевых ролей в процессе обеспечения экономической безопасности государства. К основным факторам в таможенной сфере, которые влияют на состояние экономической безопасности государства, исследователь относит:

- порядок на таможенной границе. Именно граница является индикатором состояния дел во всем государстве, и наведение порядка на границе в первую очередь влияет на результативность борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил;

- эффективность работы таможенных органов. От выполнения возложенных на таможенные органы задач зависят наполненность доходной части государственного бюджета, деловая активность и доверие со стороны иностранных инвесторов, применение мер тарифного и нетарифного регулирования;

- законодательное обеспечение.

Рассматривая таможенную политику в качестве системы принципов (ориентиров, рамочных стандартов) деятельности государства в сфере регулирования, которая ориентируется на обеспечение экономических интересов, безопасности и целей государства, украинский ученый И. Г. Береж-

нюк определяет основные показатели таможенной безопасности. Исследователь подтверждает ведущую роль АПП, при этом указывает на отсутствие методологии по оценке состояния защищенности таможенных границ (2006).

Функции таможенного дела изучены российскими, украинскими и белорусскими учеными, в частности в работах Э.В. Додина, С.В. Кивалова, В.В. Мацкевича, А.Б. Новикова, П.В. Пашко, В.В. Филатова. Ими выделены те функции, которые реализуются в АПП ТГУ, а именно: фискальная, защитная, информационно-статистическая и логистическая (2011).

Учеными исследованы проблемы развития транспортной отрасли, в том числе использования транзитного потенциала, определено понятие транспортной и транспортно-таможенной инфраструктуры, установлена связь таможенной политики и таможенного дела с экономической безопасностью. Подводя итоги, можно говорить о том, что АПП ТГУ, будучи объектами инфраструктуры, обеспечивают выполнение возложенных на них функций в процессе реализации таможенной политики, выполняют ведущую роль в системе экономической безопасности государства при ввозе, вывозе и транзитном перемещении товаров и транспортных средств через государственную границу.

В то же время углубленного исследования требуют категория «таможенная инфраструктура» и ее связь с экономической безопасностью государства. Результаты анализа научных работ свидетельствуют о недостаточном изучении данной проблемы.

Таможенная инфраструктура: суть и специфические особенности

Реализация основных задач Государственной таможенной службы (Гостаможслужбы) Украины, в частности обеспечения благоприятных условий для развития внешнеэкономической деятельности (ВЭД), обеспечения безопасности внешней торговли и общества, защиты национальных интересов и экономической безопасности страны, осуществляется таможенными органами в АПП непосредственно во время таможенного контроля и оформления товаров, транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу.

Рассмотрение таможенной службы с позиции системного подхода позволяет выделить следующие функциональные блоки: таможенные органы и таможенная инфраструктура, а также определить суть таможенной инфраструктуры как комплекс специфических трудовых процессов при осуществлении таможенного контроля и оформлении товаров, транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу, и пассажирских потоков (рис. 1).

Блок A_1 включает таможенные органы (таможни, таможенные посты, специализированные таможенные органы)³.

A_2 – это таможенная инфраструктура, а именно:

- 1) пункты пропуска, которые обеспечивают:

- ♦ Обеспечение благоприятных условий для развития внешнеэкономической деятельности
- ♦ Обеспечение безопасности внешней торговли и общества

³ Таможенный кодекс Украины: Закон Украины от 13.03.2012 г. № 4495-VI. <http://www.zakon.rada.gov.ua>

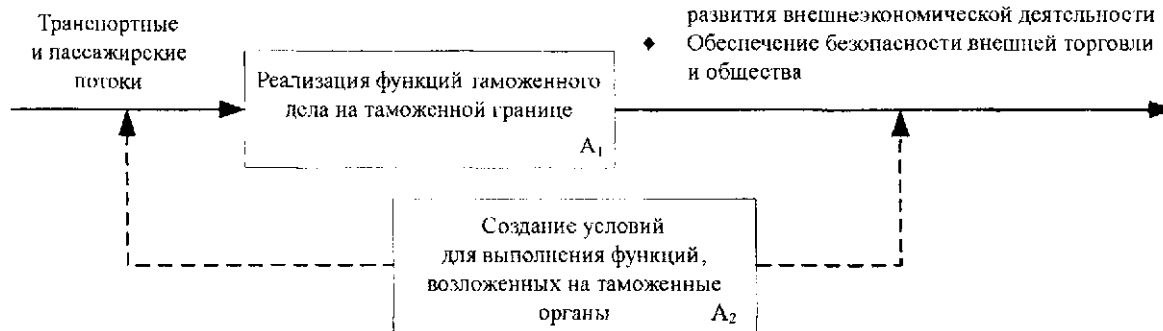


Рис. 1. Схема взаимосвязи таможенных органов и таможенной инфраструктуры.

Источник. Авторская разработка.

а) пропуск через таможенную границу лиц, транспортных средств, грузов и другого имущества без возникновения очередей, с учетом категорий пассажиров, видов и грузоподъемности транспортных средств и других обстоятельств;

б) пограничный, таможенный и другие виды контроля лиц, транспортных средств, грузов и иного имущества, перемещаемых через государственную границу;

в) создание надлежащих культурно-бытовых и санитарно-гигиенических условий для лиц, пересекающих таможенную границу, и работников соответствующих контрольных подразделений;

г) сохранение материальных ценностей, которые проходят таможенный контроль;

д) обеспечение безопасности труда, противопожарной защиты и охраны окружающей среды;

2) склады таможенных органов – складские помещения, резервуары, крытые и открытые площадки, холодильные или морозильные камеры, которые принадлежат таможенным органам или используются ими, и специально оборудованы для хранения товаров, транспортных средств коммерческого назначения;

3) технические средства таможенного контроля – комплекс специальных категорий устройств и инструментов, применяемых таможенными органами в процессе документального и фактического таможенного контроля объектов, которые перемещаются через таможенную границу, с целью проверки истинности и достоверности декларируемых документов, установления соответствия содержания контролируемых объектов представленным на них сведениям, а также выявления в этих объектах предметов таможенных правонарушений.

Расположение объектов таможенной инфраструктуры на пересечении транспортных путей сообщения и ТГУ определяет ряд специфических особенностей:

- уникальность положения, что проявляется в форме организации государственного контроля над их функционированием;

- управление цепью международного перемещения грузов;

- участие в транспортной системе государства в качестве объекта таможенной инфраструктуры;

- исключительные функции в обеспечении безопасности внешней торговли и общества.

Мировая практика свидетельствует о том, что функциональное сочетание трассы и соответственно оборудованных объектов таможенной инфраструктуры является необходимым условием обеспечения быстрого, надежного и комфортного перемещения грузов и людей. Результаты сравнительного анализа базисных темпов прироста проектной пропускной способности АПП ТГУ и фактических объемов транспортных средств, которые пересекли ТГУ через АПП за 1997–2011 гг., свидетельствуют о том, что увеличение фактических объемов транспортных средств, которые пересекли ТГУ, опережают темпы прироста ее пропускной способности (рис. 2). Такое состояние инфраструктурного обеспечения ТГУ способствует возникновению негативных тенденций при реализации функций таможенного дела.

Современное состояние обустройства ТГУ свидетельствуют о наличии дестабилизирующих факторов (Попроцкая, 2011), среди которых:

- 1) несоответствие пропускной способности таможенной границы фактической нагрузке (наличие АПП, которые работают с перегрузкой);

- 2) несоответствие европейским стандартам. По существующим европейским нормам, должен быть 1 пункт пропуска на 20 – 30 км границы (например, на границе Украины с Польшей, протяженность которой составляет 540 км, функционирует всего 6 АПП, а на немецко-польской границе протяженностью 456 км, до присоединения Польши к Шенгенскому соглашению, действовало 36 пунктов пропуска);

- 3) наличие АПП, работающих по временной схеме (размещение контрольных служб в вагончиках). Такие АПП, как правило, не имеют складских помещений и навесов для осмотра транспорта, на таких пунктах невозможно установить технически сложные и эффективные средства таможенного контроля (рентгенотелевизионные интроскопы, автомобильные весы, системы

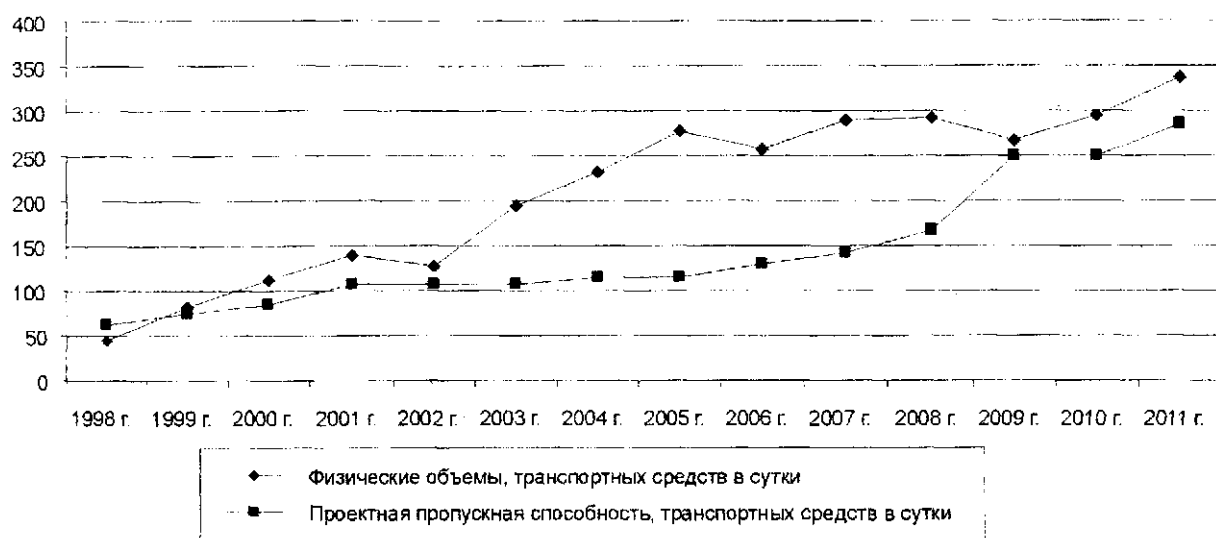


Рис. 2. Динамика базисных темпов прироста проектной пропускной способности АПП ТГУ и фактических объемов транспортных средств, которые пересекли ТГУ через АПП в 1997–2011 гг., %.

Источник. Построено по данным (<http://ukrstat.kmu.gov.ua>; <http://www.customs.gov.ua>).

автоматического считывания автомобильных номеров и т. д.);

4) несоответствие объемов транзитных перевозок транзитному потенциалу государства. Согласно выводам ведущих мировых экспертов, Украина имеет наивысший в Европе показатель транзитности (коэффициент – 3,75, для примера Польша – 2,92), но использует его не в полной мере;

5) слабые возможности ТГУ к наращиванию мощностей.

Такое состояние инфраструктурного обеспечения ТГУ негативно влияет на готовность Украины к управлению новыми границами Европейского союза, способствует уменьшению транзитных перевозок, экспортных и импортных операций, способствует развитию контрабанды.

Таможенная граница Украины: риски, связанные с реализацией функций таможенной службы в автомобильных пунктах пропуска

Практическая реализация функций таможенного дела осуществляется при проведении процедур таможенного контроля, от эффективности которых зависит полнота выполнения задач, возложенных на таможенные органы. Детальное исследование и анализ рисков, связанных с реализацией функций таможенного дела в АПП ТГУ, дало возможность их классифицировать

(систематизировать по определенным признакам). На основании ежегодной статистической информации Гостаможслужбы Украины по итогам деятельности за 2000–2011 гг.⁴ были выделены следующие риски: бюджетные, таможенные, внешнеэкономические и правовые, установлена их связь с функциями таможенного дела, которые непосредственно реализуются в АПП, обозначены угроза и формирующие ее дестабилизирующие факторы (рис. 3).

Бюджетные риски имеют первостепенное значение, к ним отнесена потенциальная возможность потери поступлений в государственный бюджет, которая возникает при реализации фискальной функции, о чем свидетельствует анализ статистических данных. На протяжении последних 10 лет удельный вес поступлений в Госбюджет Украины, которые обеспечивались Гостаможслужбой Украины, составлял: в 2000 г. – 14%, 2005 г. – 29, 2010 г. – 35, 2011 г. – 36,5% доходной части бюджета. Доходы Госбюджета Украины в 2011 г. по сравнению с 2000 г. увеличились в 22,1 раза.

Таможенные риски возникают при обеспечении выполнения защитной функции, наиболее потенциально опасны контрабанда и нарушения таможенных правил, что отнесено к одной из наиболее крими-

⁴ <http://www.customs.gov.ua>

Элементы таможенной инфраструктуры – фактор обеспечения экономической безопасности ...

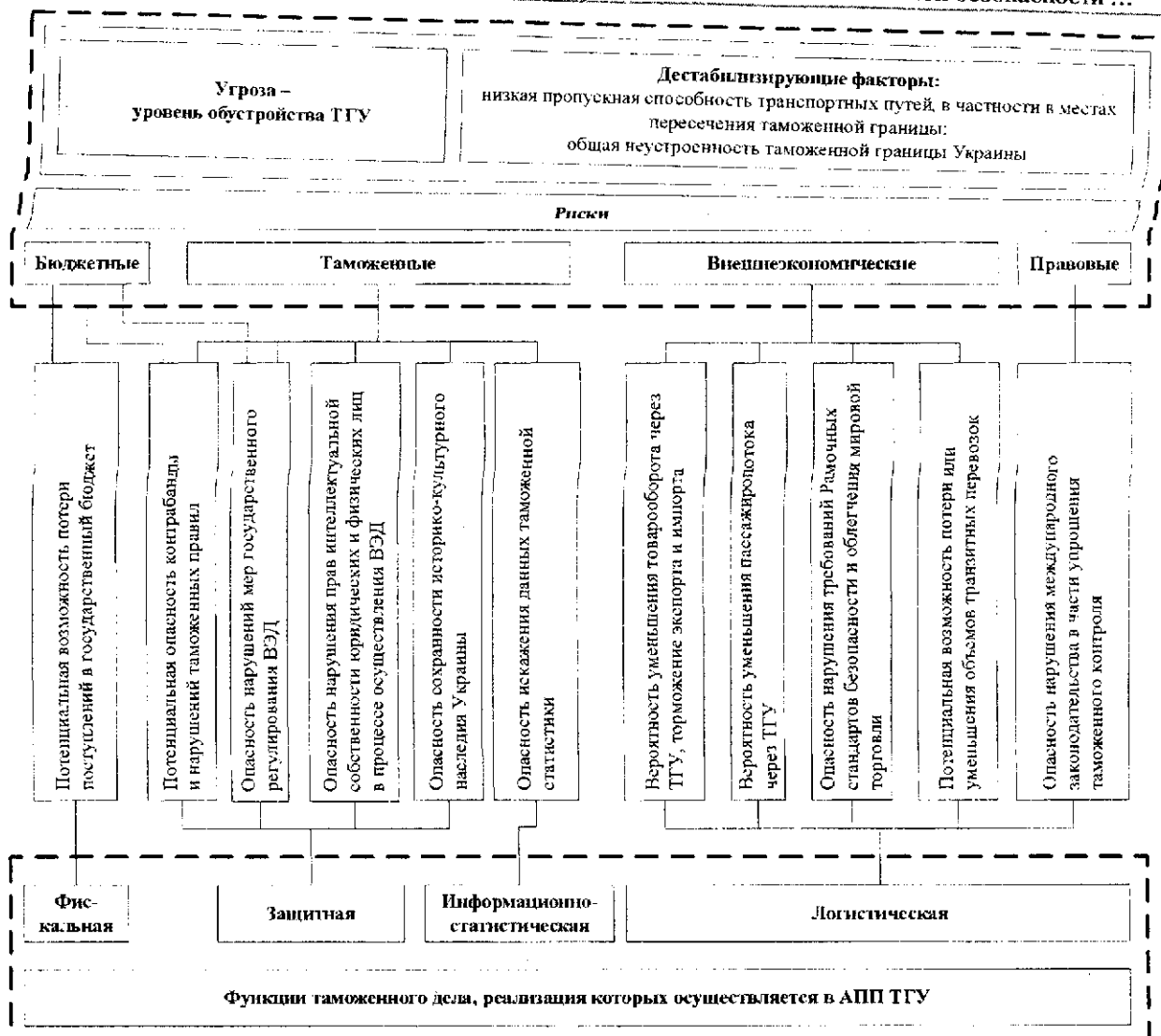


Рис. 3. Схема классификации рисков, связанных с реализацией функций таможенного дела в АПН ТГУ.

Источник. Авторская разработка.

нализированных сфер ВЭД. Общественная опасность контрабанды заключается в том, что при противоправном перемещении через таможенную границу товаров и предметов нарушается порядок государственного регулирования ВЭД. Таким образом, контрабанда наносит прямой экономический ущерб государству, связанный с неуплатой пошлины, других налогов (платежей) как при пересечении ТГУ, так и в связи с реализацией контрабандных товаров на его территории или за пределами. Контрабанда наносит вред экономическому развитию государства, способствует незаконному обороту наркотических средств, психотропных веществ и прекурсоров.

Анализ показателей, описывающих результаты борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил, выявленными таможенными органами в 2003–2011 гг., свидетельствует о том, что в течение этого периода количество возбужденных уголовных дел увеличилось на 37%, что указывает на негативные тенденции. Структура возбужденных дел выглядит следующим образом: более 30% – дела, в которых предметом правонарушений были промышленные товары, сырье и материалы; ориентировочно 29% – дела, в которых предметом контрабанды была валюта; 26% – дела, где предметом правонарушений были продовольственные товары и сельхозпродукция.

Государственное регулирование ВЭД проводит каждая страна, и оно напрямую зависит от внешнеэкономической политики страны, под которой понимается система мероприятий, осуществляемых государством, направленных на достижение экономикой этого государства определенных преимуществ на мировом рынке и одновременно на защиту внутреннего рынка. С целью усовершенствования администрирования начисления и уплаты таможенных платежей на таможенные органы возложены обязанности по осуществлению организационных мероприятий, направленных на увеличение поступлений таможенных платежей в бюджет, что указывает на наличие связи и с бюджетными рисками. Таможенными органами ведется работа по предупреждению попыток избежать субъектами ВЭД уплаты платежей в полном объеме, которые создают предпосылки для серьезного ущерба государственному бюджету через искажение данных относительно:

- таможенной стоимости. В частности, в 2011 г. таможенными органами дополнительно направлено в госбюджет средств на 1000% больше, чем в 2004 г., что составляет 6% от общей суммы перечислений в государственный бюджет в 2011 г.;

- кодирования товаров. Поступления от корректировки в 2011 г. были на 128% больше, чем в 2004 г., что составляет 0,18% от общей суммы перечислений в государственный бюджет в 2011 г.;

- указания страны происхождения товаров. Доначисления в 2011 г. были на 7,5% больше, чем в 2004 г., что составляет 0,05% от общей суммы перечислений в государственный бюджет в 2011 г.

Внимания требуют вопросы нарушения прав интеллектуальной собственности юридических и физических лиц в процессе осуществления ВЭД. Анализ статистических данных фиксирует наличие попыток незаконного перемещения компакт-дисков. Сумма нарушений в 2011 г. составляет 0,002% от общей суммы перечислений в государственный бюджет в 2011 г. Прослеживается устойчивая тенденция по задержанию таможенными органами культурных ценностей. К этому перечню отнесены: архивные документы, печатные издания, ору-

жие, музыкальные инструменты, предметы религиозного культа и пр., что указывает на существование опасности потери историко-культурного наследия государства. На протяжении 2007–2011 гг. задержано более 20 тыс. предметов.

В АПП ТКУ обеспечивается реализация информационно-статистической функции, в процессе которой возникает опасность искажения данных таможенной статистики. Современные тенденции развития указывают на использование информационных систем с целью упрощения таможенных и логистических процедур при поставке товаров для ввоза и вывоза с территории страны. В этом процессе информационно-статистическая функция является одной из ведущих в международной интеграции таможенной службы Украины. Важными составляющими данной функции являются организация сбора и хранения информации о результатах таможенного контроля и таможенного оформления, обеспечение процесса осуществления ВЭД научно-статистическим сопровождением, обмен предварительной информацией со странами – торговыми партнерами о товарах и транспортных средствах, обмен информацией с другими государственными органами и государствами, обеспечение и участие в процедурах таможенного оформления и контроля, автоматизация процесса анализа и регулирования таможенных рисков и т. д.

Реализация таможенной политики направлена на интеграцию в мировую экономику государства, в связи с чем возникают риски во внешнеэкономической сфере. К основным задачам Гостаможслужбы Украины отнесено оформление грузов, именно на этом этапе возникает вероятность уменьшения товарооборота через таможенную границу, торможение экспорта и импорта. Анализ статистических данных свидетельствует о том, что на протяжении 2003–2011 гг. таможенными органами Украины обеспечивалось бесперебойное обслуживание транспортных потоков. Объемы оформленных экспортных грузов имели тенденцию к увеличению с 2003 по 2011 г. на 22%. Согласно анализу данных относительно объемов оформленных импортных операций, с 2003 по 2011 г. наблюдается небольшая тенденция к их увеличению – 1%, что

означает замедление темпов импорта в АПП ТГУ. Анализ статистических данных относительно объемов оформленных транзитных грузов указывает на тенденцию к их уменьшению к 2011 г. на 12% относительно 2004 г. Результаты анализа данных с 2004 по 2011 г. относительно количества субъектов, осуществлявших ВЭД, свидетельствуют об их незначительном увеличении – 1,2%. Согласно анализу статистических данных относительно объемов пассажирооборота, в течение 2003– 2011 гг. через ТГУ обеспечивался бесперебойный пропуск лиц, объемы которого имели тенденцию к росту и к 2011 г. возросли на 40% относительно 2003 г.

Парадигма развития таможенных администраций – повышение безопасности международной цепи поставок товаров, что указывает на существование потребности в принятии Всемирной таможенной организацией (ВТО) стратегии повышения безопасности мировой торговли. С этой целью в июне 2005 г. Совет ВТО утвердил Рамочные стандарты по обеспечению безопасности и упрощения процедур международной торговли (Рамочные стандарты). Определенное количество членов ВТО, включая Гостаможслужбу Украины, подписали Декларацию о намерениях по имплементации рамочных стандартов, согласно которой Украина должна начать процесс их внедрения.

Одной из основных целей Рамочных стандартов является повышение безопасности и облегчение условий ведения мировой торговли, что будет способствовать экономическому росту и развитию, а также защитит ее от угроз глобального терроризма. С этой целью таможенные администрации должны использовать современные технологии для досмотра отправок повышенного риска – технические средства, которые включают крупноформатные рентгеновские и гамма-аппараты (оборудование для неинтрузивного досмотра и обнаружения), детекторы радиации. Такое оборудование необходимо для оперативного, не прерывающего поток законной торговли, досмотра контейнеров или грузов повышенного риска. В связи с этим возникает опасность нарушения требований Рамоч-

ных стандартов безопасности и облегчения условий ведения мировой торговли.

Необходимо сказать о существовании опасности нарушения международного законодательства в части упрощения таможенного контроля, из-за этого возникают правовые риски. Об этом свидетельствует анализ статистических данных по распределению совокупного времени на осуществление таможенных процедур. Так, на оформление грузовых транспортных средств приходится 88% совокупного времени, легковых транспортных средств и автобусов – 7 и граждан – 5%⁴. Несоответствие пропускной способности АПП ТГУ фактическому потоку транспортных средств содействует увеличению длительности пропускных операций, увеличивается время на оформление транспортных средств и грузов, что существенно нарушает установленные нормативы⁵. Таким образом, нарушаются требования в части соблюдения часовых нормативов выполнения контрольных операций.

Классификация рисков, связанных с реализацией функций таможенного дела в АПП ТГУ, позволила обозначить сферы их влияния. Детальный анализ обозначенных рисков даст возможность дать определение понятию риска, связанного с реализацией функций таможенной службы в АПП ТГУ, как вероятность неблагоприятных последствий или утрат, связанных с выполнением функций таможенного дела, реализация которых проводится непосредственно в АПП ТГУ. Проведенный анализ статистической информации Гостаможслужбы Украины свидетельствует об увеличении нагрузки на АПП ТГУ, а значит, об увеличении негативного влияния обозначенных рисков.

* * *

Перед Гостамслужбой Украины поставлен ряд актуальных задач, среди которых

⁴ <http://ukrstat.kmu.gov.ua>

⁵ Об утверждении Временных нормативов выполнения контрольных операций должностными лицами, осуществляющими контроль лиц, товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Украины: Приказ Государственной таможенной службы Украины от 28 ноября 2005 г. № 1167.

– улучшение качества и ускорение процесса переработки грузов в пунктах пропуска на государственной границе. Анализ теоретических подходов к пониманию функций и роли инфраструктуры позволил определить целевое назначение таможенной инфраструктуры, которое состоит в обеспечении реализации функций таможенного дела непосредственно на ТГУ. Таким образом, можно говорить о существовании связи между уровнем обустройства ТГУ и выделенными рисками. Значит, показатели инфраструктурного обеспечения ТГУ являются угрозой в сфере реализации таможенной политики государства и обуславливают ее влияние на экономическую безопасность.

Таким образом, имеются все основания трактовать понятие «таможенная инфраструктура» как совокупность объектов, функционирование которых направлено на создание надлежащих условий для осуществления качественного таможенного и других видов контроля с целью обеспечения законного перемещения физических лиц, товаров и транспортных средств через таможенную границу, а также получения доходов в государственный бюджет. На основании указанного дано определение угрозы экономической безопасности в сфере обустройства таможенной границы АПН, как такой уровень обустройства ТГУ, который не удовлетворяет потребности для качественного выполнения функций таможенного дела и негативно влияет на общий уровень экономической безопасности государства.

Важными задачами для повышения уровня экономической безопасности Украины являются обеспечение благоприятных условий для развития ВЭД, гарантирование безопасности внешней торговли и общества, защита экономических интересов государства. Достижение поставленных задач возможно через развитие таможенной инфраструктуры – оптимизацию численности АПН ТГУ, постепенный переход от временной схемы обустройства АПН к постоянной, улучшение технического обеспечения таможенных органов средствами таможенного контроля. Реализация мероприятий по наращиванию пропускных способностей АПН создаст усло-

вия для быстрого и удобного пересечения ТГУ в рамках фактических объемов транспортных средств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

Бережнюк И.Г. 2006. Таможенная безопасность: определение основных показателей. *Вестник Академии таможенной службы Украины*. № 4. С. 3–8.

Berezhniuk I.G. 2006. Tamozhennaia bezopasnost': opredelenie osnovnykh pokazatelei. [Customs security: identification of key indicators]. *Vestnik Akademii tamozhennoi sluzhby Ukrainy*. No 4. P. 3–8.

Блудова Т.В. 2006а. Глобализация транспортной системы и понятие «транзитный потенциал страны». *Экономика Украины*. № 10. С. 73–78.

Bludova T.V. 2006a. Globalizatsiia transportnoi sistemy i poniatie «tranzitnyi potentsial strany». [The globalization of the transport system and the concept of «transit potential of the country»]. *Ekonomika Ukrainy*. No 10. P. 73–78.

Блудова Т.В. 2006б. Развитие транзитного потенциала страны: проблемы экономической безопасности: автореф. дис. на соискание ученой степени доктора экон. наук: спец. 21.04.01 «Экономическая безопасность государства». Киев.

Bludova T.V. 2006b. *Razvitie tranzitnogo potentsiala strany. problemy ekonomicheskoi bezopasnosti*. [Development of transit potential of the country: the problems of economic security]. Kiev.

Ванин М.В. 2000. *Повышение эффективности управления таможенной службой России*: автореф. дис. на соискание научн. степени канд. экон. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством». Москва.

Vanin M.V. 2000. *Povyshenie effektivnosti upravleniia tamozhennoi sluzhboi Rossii*. [Improved management of Customs Service of Russia]. Moscow.

Иксарова Н.А. 2010. *Транспортная инфраструктура как компонент экономической безопасности Украины*. http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf

Iksarova N.A. 2010. *Transportnaia infrastruktura kak komponent ekonomicheskoi bezopasnosti Ukrainy*. [Transport infrastructure as a component of economic security of Ukraine]. http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf

Инфраструктура товарного рынка. 2002. Учеб. пособие. Под ред. И.В. Сороки. Москва: НМЦВО МОиН Украины, НПФ «Студцентр».

Soroka I.V. (Ed). 2002. *Infrastruktura tovarnogo rynka*. [The infrastructure of the commodity market]. Moscow: NMTsVO MOiN Ukrainy, NPF «Studtsentr».

- Мартынюк В.** 2009. Таможенная составляющая экономической безопасности государства: научное обоснование и оценка современного состояния. *Наука молодая*. № 11. С. 118–123.
- Martyniuk V.** 2009. Tamozhennaia sostavliaiushchaia ekonomicheskoi bezopasnosti gosudarstva: nauchnoe obosnovanie i otsenka sovremennoho sostoianii. [Customs component of economic security: the scientific study and assessment of the current state]. *Nauka molodaia*. No 11. P. 118–123.
- Мацкевич В.В.** 2010. Совершенствование отношений и торговли в таможенном союзе ЕврАзЭС. *Вестник Белорусского государственного экономического университета*. № 6 (83). С. 34–43.
- Matskevich V.V.** 2010. Sovershenstvovanie otnoshenii i trgovli v tamozhennom soiuze EvrAzES. [Improving relations and trade in the Customs Union of the EurAsEC]. *Vestnik Belorusskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta*. No 6 (83). P. 34–43.
- Мацкевич В.В.** 2012. Проблемные аспекты таможенного регулирования взаимной торговли в интеграционных объединениях с участием Республики Беларусь. *Белорусский экономический журнал*. № 1 (58). С. 97–102.
- Matskevich V.V.** 2012. Problemnye aspekty tamozhennogo regulirovaniia vzaimnoi trgovli v integratsionnykh ob"edineniiakh s uchastiem Respubliki Belarus'. [Problematic aspects of customs regulation of mutual trade in integration associations involving the Republic of Belarus]. *Belorusskii ekonomicheskii zhurnal*. No 1 (58). P. 97–102.
- Назаренко В.М., Назаренко К.С.** 2000. *Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности*. Москва: Центр экономики и маркетинга.
- Nazarenko V.M., Nazarenko K.S.** 2000. *Transportnoe obespechenie vneshneekonomicheskoi deiatel'nosti*. [Transportation services of foreign trade]. Moscow: Tsentr ekonomiki i marketinga.
- Новикова А.М.** 2003. *Украина в системе международных транспортных коридоров*. Киев: НИПМБ.
- Novikova A.M.** 2003. *Ukraina v sisteme mezhdunarodnykh transportnykh koridorov*. [Ukraine in the international transport corridors]. Kiev: NIPMB.
- Новикова А.М., Прейгер Д.К.** 2002. Международные транспортные коридоры (мировые тенденции в формировании МТК): аналитический обзор. *Проблемы международной безопасности*. Москва: НИИПБ. Июль. С. 187–188.
- Novikova A.M., Preiger D.K.** 2002. Mezhdunarodnye transportnye koridory (mirovye tendentsii v formirovanii MTK). [International transport corridors (global trends in the formation of ITC)]. *Problemy mezhdunarodnoi bezopasnosti*. Moscow: NIPMB. July. P. 187–188.
- Пасечник А.Н.** 2012. *Современные транспортно-таможенные технологии международных перевозок товаров*: монография. Под ред. А.М. Пасечник. Днепропетровск: АТСУ.
- Pasechnik A.N.** 2012. *Sovremennye transportno-tamozhennye tekhnologii mezhdunarodnykh perevozok tovarov*. [Modern transportation and customs technologies international transport of goods]. Dnepropetrovsk: ATSU.
- Пасечник А.Н., Мальнов В.С., Клен Е.Н.** 2010. Анализ проблем и направлений совершенствования международных перевозок грузов. *Вестник Академии Таможенной Службы Украины*. Серия: «Технические науки». № 2 (44). С. 56–62.
- Pasechnik A.N., Mal'nov V.S., Klen E.N.** 2010. Analiz problem i napravlenii sovershenstvovaniia mezhdunarodnykh perevozok tovarov. [Analysis of the problems and ways to improve the international transport of goods]. *Vestnik Akademii Tamozhennoi Sluzhby Ukrainy*. Serii: «Tekhnicheskie nauki». No 2 (44). P. 56–62.
- Пасечник А.Н., Мальнов В.С., Попроцкая О.С.** 2007. Развитие транспортно-таможенной инфраструктуры – основа экономической безопасности Украины. *Вестник Академии Таможенной Службы Украины*. № 3 (35). С. 64–70.
- Pasechnik A.N., Mal'nov V.S., Poprotskaia O.S.** 2007. Razvitie transportno-tamozhennoi infrastruktury – osnova ekonomicheskoi bezopasnosti Ukrainy. [Development of transport and customs infrastructure – the foundation of economic security of Ukraine]. *Vestnik Akademii Tamozhennoi Sluzhby Ukrainy*. No 3 (35). P. 64–70.
- Пастернак-Таранушенко Г.А.** 2003. *Экономическая безопасность государства. Методология обеспечения*. Киев: Киевский эконом. институт менеджмента.
- Pasternak-Taranushenko G.A.** 2003. *Ekonomicheskaiia bezopasnost' gosudarstva. Metodologia obespechenia*. [The economic security of the state]. Kiev: Kievskii ekonom. institut menedzhmenta.
- Пирошков С.И., Губский Б.В., Сухорук А.И.** 2000. *Проблемы обеспечения экономической безопасности и устойчивого развития Украины*. Москва.
- Pirozhkov S.I., Gubskii B.V., Sukhorukov A.I.** 2000. *Problemy obespecheniia ekonomicheskoi bezopasnosti i ustoichivogo razvitiia Ukrainy*. [The problems of economic security and sustainable development in Ukraine]. Moscow.
- Попроцкая О.С.** 2011а. Система автомобильных пунктов пропуска таможенной границы как составляющая экономической безопасности государства. *Экономика и управление*. № 4. С. 148–152.
- Poprotskaia O.S.** 2011a. Sistema avtomobil'nykh punktov propuska tamozhennoi granitsy kak sostavliaiushchaia ekonomicheskoi bezopasnosti

gosudarstva. [System used for the customs border crossing points as part of economic security]. *Ekonomika i upravlenie*. No 4. P. 148–152.

Попроцкая О.С. 2011b. Проблемы оценки уровня безопасности таможенной границы Украины. *Культура народов Причерноморья*. № 208. С. 65–69.

Poprotskaia O.S. 2011b. Problemy otsenki urovnia bezopasnosti tamozhennoi granitsy Ukrainy. [Assessment of the security problems of the customs border of Ukraine]. *Kul'tura narodov Prichernomor'ia*. No 208. P. 65–69.

Прейгер Д.К., Малирчук И.А., Нижник Н., Новикова А.М. 2011. Транспортно-коммуникационная инфраструктура Украины: проблемы согласования ее развития в западном и восточном направлениях. *Стратегическая панорама*. Москва: НИПМБ. № 1. С. 93–100.

Preiger D.K., Maliarchuk I.A., Nizhnik N., Novikova A.M. 2011. Transportno-kommunikatsionnaia infrastruktura Ukrainy: problemy soglasovaniia ee razvitiia v zapadnom i vostochnom napravleniakh. [Transport and communications infrastructure of Ukraine: problems coordinating its development in east and west directions]. *Strategicheskaiia panorama*. M.: NIPMB. No 1. P. 93–100.

Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Емельянова О.Ю. 2011. Реализация потенциала транспортной инфраструктуры Украины в стратегии посткризисного экономического развития. Киев: НИСД.

Preiger D.K., Sobkevich O.V., Emel'ianova O.Iu. 2011. *Realizatsiia potentsiala transportnoi infrastruktury Ukrainy v strategii postkrizisnogo ekonomicheskogo razvitiia*. [Realizing the potential of the transport infrastructure of Ukraine in the post-crisis strategy of economic development]. Kiev: NISD.

CUSTOMS INFRASTRUCTURE'S COMPONENTS AS A FACTOR OF ENSURING THE STATE'S ECONOMIC SECURITY

Olga Poprotska¹

Authors affiliation: ¹ Department of international relations and customs infrastructure development the State Customs Service of Ukraine (Kiev, Ukraine).

Corresponding author: Olga Poprotska (barmm@bigmir.net).

ABSTRACT. The article provides the analysis and systematization of the factors which determine the impact of the infrastructural provision of the customs border (including provision with the car entry points) on the state's economic security. Identified is their importance for strengthening the level of economic security and creating favorable conditions for the country's foreign economic activities. Analyzed is the importance of the car entry point of Ukraine's customs border within the economic security system. Presented is the classification of the risks related to the performance of the customs service functions at the car entry point. Based on the results of the research, suggested are the recommendations on improving the mechanisms of regulating foreign economic activities.

KEYWORDS: international transport corridors, the state's economic security, customs infrastructure, car entry points.

JEL-code: F52, H54, L62, R41.



Материал поступил 2.01.2013 г.