

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова
ФАКУЛЬТЕТ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В XXI ВЕКЕ



Секция II
Управление Евразийским
экономическим союзом

13-я Международная конференция. Май 2015

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова
ФАКУЛЬТЕТ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

Государственное управление в XXI веке

Секция II
Управление Евразийским экономическим союзом

Материалы 13-й международной конференции
Май 2015



УДК 33(063)
ББК 65я431
Г72

Г72 Государственное управление в XXI веке: материалы 13-й международной конференции, май 2015. [Сборник] / Коллектив авторов — М.: «КДУ», «Университетская книга», 2016.

Секция 2. Управление Евразийским экономическим союзом: [Сборник] / Коллектив авторов — М.: «КДУ», «Университетская книга», 2016. — 24 с.

ISBN 978-5-91304-636-9

ISBN 978-5-91304-638-7 секция 2

В сборник включены доклады и выступления участников международной конференции по широкому кругу проблем государственного управления, Евразийской интеграции, социальных аспектов инновационного развития экономики, современных теорий и технологии управления. Тексты представлены на языке оригинала: русском и английском.

Для исследователей, преподавателей, студентов, аспирантов, управленцев-практиков, а также всех, кто интересуется вопросами государственного управления.

Электронное издание

Оригинал макет подготовлен в ООО «КДУ»

© Факультет государственного управления
МГУ им. М. В. Ломоносова, 2016

978-5-91304-638-7

© КДУ, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Бобрик П.П. (Россия, г. Москва)</i> Влияние конфигурации транспортной сети на развитие территории.....	4
<i>Кузьмин А.Ю. (Россия, г. Москва)</i> Моделирование рисков валютного фактора в целях совершенствования координации мер при управлении Евразийским экономическим союзом.....	10
<i>Макогонова Н. В. (Россия, г. Москва)</i> Управление Евразийским экономическим союзом должно быть риск-ориентированным.....	15
<i>Мартынов А.В., Кот М.Ю. (Россия, г. Москва)</i> Параллельный импорт: правовое регулирование в Евразийском экономическом союзе и предложения по его совершенствованию.....	18

ВЛИЯНИЕ КОНФИГУРАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ НА РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИИ

***Аннотация.** В статье рассматриваются наиболее распространенные типы конфигураций транспортных сетей различных видов транспорта: автомобильного, железнодорожного городского и т.д. Изучается эффективность конфигураций с позиций как затрат на поддержание и эксплуатацию транспортных сетей, так и точки зрения их общественной полезности в виде экономии расходов времени при перемещениях. Рассматриваются недостатки наиболее популярных радиально-кольцевых типов сетей. Предлагаются регулярные типы сетей как более эффективные. Оценивается влияние повышения эффективности транспортных сетей на территорию*

1. ОПИСАНИЕ ПРОБЛЕМЫ

Большинство видов транспорта не могут перемещаться произвольным образом. Для них требуется собственная путевая инфраструктура, которая ограничивает их местоположение. Такие виды транспорта, как воздушный или морской требуют лишь изолированные порты. А для автомобильного или железнодорожного уже требуется связанная непрерывная магистральная сеть.

Поскольку транспортные средства не могут перемещаться произвольным образом, то реальный путь имеет длину большую, чем расстояние по прямой от начальной до конечной точек маршрута. Это удлинение маршрута имеет собственные названия в разных видах транспорта. В частности, в автомобильном это называется перепробегом, на железных дорогах крученостью маршрута. Хотя это не единственный показатель эффективности работы транспорта, но он является одним из основных. Поэтому в общем виде возникает задача построения такой сети магистральных путей, которые бы давали как можно меньшее значение перепробега суммарно по всем поездкам на территории.

Исторически сети магистралей развивались либо полностью стихийно, либо с дополнительным использованием локального и краткосрочного планирования горизонтом не более пары десятков лет. Между тем известно, что среднестатистическая дорога существует около 200 лет. Т.е. даже в случае осмысленного планирования транспортной сети, оптимальные варианты развития, скорее всего не будет давать оптимального результата через несколько десятков лет. Возникающие конфигурации транспортных сетей, как правило, не отвечают оптимальным образом текущим требованиям общества по перевозкам. Откуда возникает задача перестройки текущей сети. А это в свою очередь ставит более общую задачу определения возможных универсальных оптимальных конфигураций, к выстраиванию которых на территории следует стремиться.

Выбор оптимальной сети поднимает вопрос – что такое оптимальная сеть? Или, в более общем виде, что такое оптимальный транспорт.

Однако, проблема в том, что транспорт не может быть хорошим сам по себе, исходя только из своей внутренней структуры. Оптимальность сети принципиально зависит от внешних факторов: типа расселения, распределения промышленности, транспортной подвижности и т.д. [1], [2]. Поэтому сначала нужно понять какой тип расселения сложится в результате эволюции региона, и только потом подбирать для него оптимальный транспорт.

* Бобрик Петр Петрович, кандидат физико-математических наук, старший научный сотрудник, Институт проблем транспорта РАН им Н.С. Соломенко Российская Академия Наук, Институт проблем транспорта имени Н.С. Соломенко.

Изменение численности населения и структуры его размещения по территории в результате демографических процессов, как правило, приводит к несоответствию существующей транспортной инфраструктуры новым общественным потребностям в перевозках. Нередко выясняется, что выстроенная ранее, казалось бы оптимальная и хорошо продуманная сеть дорог, зачастую оказывается совершенно неразумной в свете изменившейся ситуации. А учитывая объемы затрат на строительство дорог и общую инерционность транспортных систем, подобные ошибки в планировании являются недопустимо дорогими для общества. Особенно острые формы эта проблема принимает в быстрорастущих мегаполисах. Между тем, можно с самого начала выстраивать такую сеть, которая позволит при любых изменениях в демографии сохранять адекватность транспортной сети.

Как существующее расселение влияет на транспортные потоки, так и транспорт влияет на расселение. В своей эволюции эти две системы стремятся к состоянию равномерной плотности населения, а точнее регулярной, или по другому равномерно повторяющейся. Также система стремится к равномерной плотности дорог, которые обеспечивают максимальную эффективность функционирования общества на территории. Действительно, при недостаточной плотности происходит недоиспользование возможностей территории, при повышенной плотности стоимость общественных затрат за функционирование сети сильно возрастает, что приводит к снижению эффективности проживания населения и функционирования бизнеса. Таким образом, задача формирования оптимальной структуры дорог выходит за рамки чисто транспортной проблематики.

Тезис эволюции территорий к равномерному распределению на них населения и деловой активности подтверждается не только в теоретических работах ряда исследователей во всем мире, но и на практике существованием ряда высоко урбанизированных территорий в Западной Европе, на восточном побережье США. Подобная территория уже начинает формироваться в Москве и Подмосковье.

Ставится задача построения такой конфигурации транспортной сети для территорий подобного типа, которая была бы для них оптимальной, минуя все промежуточные фазы развития территории. Это позволит не только снять отставание транспортной составляющей от текущих потребностей общества, но и ускорить общественное развитие на территории, стимулируя с помощью транспорта все общественные процессы.

Значимость проблемы иллюстрируется тем фактом, что оптимальные конфигурации сетей оказываются более эффективными на десятки процентов, а в отдельных случаях и в разы, чем существующие. С учетом оборотов транспортной отрасли это колоссальные суммы, соизмеримые с процентами национального ВВП. Причем они будут экономиться на систематической основе ежегодно.

Также высокие значения перепробега негативно сказываются на других сферах деятельности, снижения конкурентоспособности всей территории. Это в свою очередь приводит к бегству многих видов деятельности из региона и его дальнейшей стагнации. Т.е. даже незначительное улучшение транспортной эффективности может нелинейным образом значительно увеличить конкурентоспособность территории и пробудить на ней многие синергетические эффекты.

2. СУЩЕСТВУЮЩИЕ НЕДОСТАТКИ ДОЛГОСРОЧНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ СЕТИ ДОРОГ.

В настоящее время формирование сети автомобильных дорог как стихийно, так и в результате планирования, как правило, следует за потоками населения и грузов, за распределением деловой активности и населения. Дороги строятся в том направлении, где наблюдается наибольший транспортный поток. [3], [6].

Это реализуется путем функционирования существующих механизмов оценки эффективности дорог, механизмов отбора наиболее эффективных с точки зрения проектного анализа вариантов развития сети. Среди возможных вариантов новых дорог, выбирается тот, который дает наибольшую эффективность с учетом уже существующей сети и, следовательно, уже существующих потоков.

Таким образом, вместо того, чтобы сразу строить оптимальную сеть, существующий механизм развития сети оперирует планами развития на ближайшие годы. И зачастую это приводит к нерациональным и даже вредным решениям. Строительство дорог, исходя из текущих потребностей промышленности (например, к местам месторождений), делает структуру транспортной сети заложником быстро меняющейся конъюнктуры, и способно надолго затормозить устойчивое освоение территории.

Следование за потоками приводит к таким уродливым явлениям, как консервация существующей пространственной структуры промышленности и населения, а также структуры транспортных потоков, чрезмерной концентрации потоков и центров деловой активности. Это в свою очередь препятствует адекватному реагированию общества на изменившиеся внешние условия в мире, торможению новых форм организации функционирования территории, нормальной и быстрой эволюции общества. Одним из наиболее крупных примеров такого рода можно назвать дублирование дороги Москва – Санкт-Петербург, вместо создания полицентричного распределения населения и транспортных потоков на северо-западе европейской части России. В результате происходит вытягивание экономической активности из значительной территории всего на одну полосу.

Или создание «заплаточек на сети» в виде строительства обходных дорог вокруг крупных городов, поскольку систематическое стимулирование транспортных потоков в центры городов приводит к хроническим перегрузкам дорог вблизи них. Если просуммировать стоимость всех таких заплаточек, то она окажется намного дороже, чем изначально адекватно выстроенная оптимальная сеть.

Особо хочется выделить ситуации появления тупиковых вариантов развития сети, когда эффективность транспортной сети еще не оптимальна, но все возможные улучшения сети уже экономически не целесообразны, поскольку это приводит к избыточности и, следовательно, не оптимальности транспортной сети. Т.е. появление чрезмерной плотности сети, которая сама по себе является крайне вредным фактором, поскольку отвлекает чрезмерные ресурсы общества при пониженных удельных характеристиках транспортных перемещений. Тогда приходится ломать и строить заново, что особенно неприемлемо для такой инерционной и затратной отрасли, как автомобильные дороги.

Таким образом, требуемая для России каркасная сеть автомобильных дорог должна принципиально иметь площадной характер, т.е. в первую обеспечивать доступ к территории, а не связь между отдельными объектами.

3. РАДИАЛЬНО КОЛЬЦЕВЫЕ СТРУКТУРЫ.

Подход к развитию сети «за потоками» запрограммировано приводит к выстраиванию так называемой радиально-кольцевой структуры сети.

На практике, как правило, под радиально-кольцевой сетью понимаются большое количество сетей, где присутствуют несколько дорог, ведущих от периферии к центру, а также несколько замкнутых или частично замкнутых контуров. Но при таком неформализованном определении под эту категорию попадает большое количество разнородных сетей, которые порой обладают весьма различными свойствами, не говоря уже про разброс в показателях эффективности. На рисунке изображены в некотором смысле идеализированные радиально-кольцевые сети, которые по сравнению с реально существующими сетями, обладают более высоким уровнем эффективности.

Стихийное развитие радиально-кольцевых сетей особенно часто встречается в мегаполисах. Но также эта проблема характерна для центральной европейской части с доминированием московского региона.

Действительно, вначале развития территории самым выгодным является построение из периферийного участка территории радиуса в ее транспортный центр. Вторым этапом является построение хордового пути. Дальнейшие улучшения, как правило, являются уже экономически неэффективными.

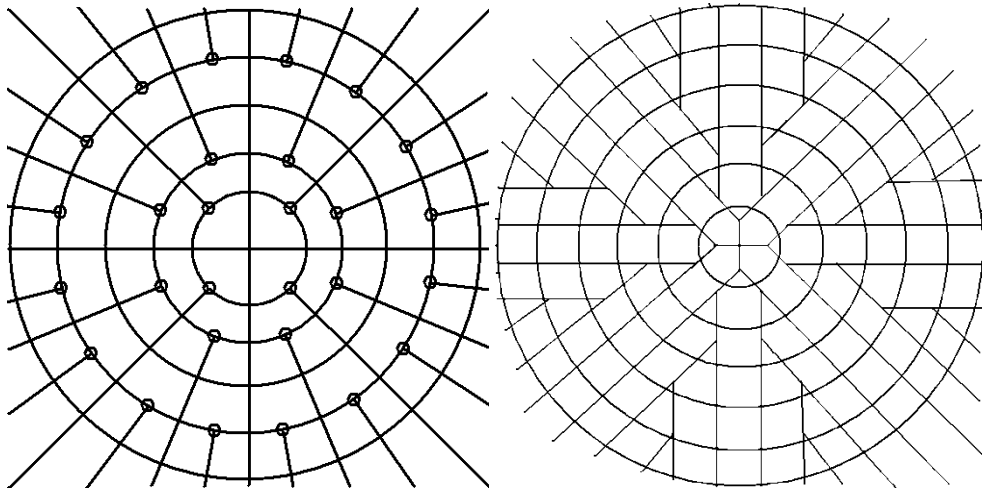


Рис. 1 Примеры радиально-кольцевых транспортных сетей.

Радиально-кольцевые сети на начальных этапах своего развития обладают достаточно высокой эффективностью. Это обусловлено тем фактом, что единый центр приводит к высокой концентрации транспортных потоков, что приводит к существенному снижению себестоимости перевозок.

Однако по мере роста интенсивности транспортных потоков и территории, обслуживаемой сетью, такая транспортная схема приводит к снижению эффективности транспортного комплекса и территории в целом. Это приводит к следующим негативным процессам.

- Наблюдается перераспределение транспортных потоков из периферии к центру, что приводит к транспортным перегрузкам в центральных областях сети. Это происходит из-за того, что для значительной части корреспонденций маршрут, связывающий начальную и конечную точку, является кратчайшим, если он проходит через центральную часть сети.
- В центральных участках сети наблюдается чрезмерная транспортная активность на единицу площади, что приводит к неоправданному росту стоимости услуг и соответственно стоимости жизни населения, а также к экологическим проблемам.
- Недостаточное транспортное обеспечение на периферийных участках сети приводит к менее эффективному экономическому функционированию жителей и хозяйствующих субъектов на окраинах, что приводит к снижению потенциала социально экономического развития территорий.
- Исключение из долгосрочного планирования учета структуры конечной конфигурации сети приводит к строительству дорог с недостаточной пропускной способности с учетом будущих потребностей. Особенно это характерно для дорог в центре сети, где складываются наиболее интенсивные транспортные потоки.
- Периферийные участки территорий оказываются обделенными транспортными услугами, что приводит к росту доли транспортных расходов в расходах населения и себестоимости произведенной продукции, торможению развития территорий, что в конечном итоге является препятствием для дальнейшего роста ВВП территорий и роста городов.

Наиболее остро проблемы, обусловленные кольцево-радиальной структурой сети, проявляются на автомобильных дорогах такой важной территории России, какой является Москва и ближайшее Подмосковье. В этом отношении совершенно недопустимым является строительство еще одной кольцевой дороги вокруг Москвы вместо ряда пересекающих дорог. Негативные последствия выбора такой конфигурации, по моим оценкам, будут проявляться как минимум пол столетия, а возможно и до конца века.

Таким образом, выбор радиально-кольцевой схемы развития способен значительно ограничить дальнейший рост транспортной сети и даже остановить развитие территории. В этом отношении выбор конфигурации может являться геополитическим оружием особо крупной разрушительной силы.

4. РЕГУЛЯРНЫЕ СЕТИ.

Одним из способов устранения вышеуказанных недостатков является выстраивание так называемых регулярных транспортных сетей. [4] В первом приближении под такими сетями можно понимать сети с повторяющейся структурой.

В частности показано, что по многим ключевым показателям такие сети являются наиболее эффективными с точки зрения социально-экономических интересов всего общества. [5] Одним из главных их преимуществ является полицентричность, что, в частности дает возможность смены транспортных центров территории без слома существующей структуры дорог.

Регулярные сети очень разнообразны. Выбор конкретной типа сети зависит от постановки задачи и формулировки требований к желаемой сети и требует этапа сбора данных и проведения на их базе методических вычислений. Наиболее простыми видами таких сетей являются квадратная, треугольная и гексагональная.

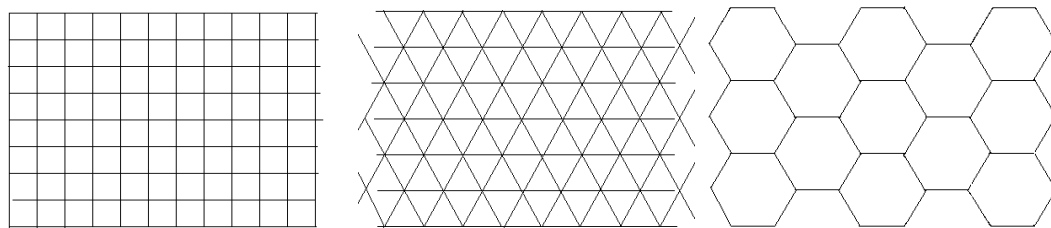


Рис. 2. примеры регулярных сетей.

Разработаны необходимые методики для определения основных параметров регулярных сетей, в частности, такой важный как характеристический размер повторяющихся участков сети.

Предлагается определить оптимальную регулярную структуру транспортных сетей в России, исходя из основных социально-экономических потребностей и возможностей России на текущий момент и в долгосрочной перспективе. Одним из главных требований к такой сети должно быть требование по устойчивости ее развития.

5. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ.

Предлагается начать формировать на практике оптимальную структуру транспортных сетей. Для этого необходимо решить следующие подзадачи:

- определение структуры наиболее эффективных типов сетей, а также их основных характеристик,
- нахождение способов преобразования имеющихся сетей к сетям с наиболее эффективной топологией,
- организации непрерывного мониторинга за изменениями конфигураций сетей, с целью недопущения действий и планов, ведущих к ухудшению качества конфигурации сетей.

В частности, предлагается реализовывать различные меры по изменению конфигураций уже существующих радиально-кольцевых типов сетей с целью снижения уровня их транспортной неоднородности.

Процесс изменения структуры транспортных сетей крайне длительный и затратный. Поэтому требуется создание единого механизма по согласованию всех планирующих структур.

Предлагается разрабатывать такие изменения отдельных участков сетей, чтобы получающаяся конфигурация сети максимально приближалась к оптимальной.

Предлагается определить тип и характеристики оптимальной структуры сети дорог России, максимально эффективной с точки зрения общественной полезности. Предлагается разработать последовательность выстраивания такой сети исходя из существующих в настоящий момент дорог на территории России. Для этого предлагается выработать условия проверки не противоречивости любых изменений в сети оптимальной конфигурации топологической структуры.

Найденная структура дорог должна лечь в основу разрабатываемых долгосрочных программ развития транспортного комплекса РФ, а также других долгосрочных программ страны.

Литература:

- [1] Байсеркеев О.Н., Бугроменко В.Н. Региональная пространственно-временная среда. Алматы, 1993 г, 243 с.
- [2] С.А. Тархов. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск-Москва: Издательство «Универсум», 2005. -384 с.
- [3] Бобрик П.П. «Обоснование гравитационной модели транспортных корреспонденций при помощи закона убывающей предельной полезности.» // Труды МФТИ, 4-ый сборник 2010 года под руководством вице президента РАН, академика В.В.Козлова «Научно – практические задачи развития автомобильно-дорожного комплекса в России», г, Москва.
- [4] Бобрик П.П. «Организация сельскохозяйственной транспортной сети в Пермском крае». // Труды конференции «Актуальные проблемы экономики и права.» Институт экономики финансов. Пермь, 2011.
- [5] Бобрик П.П. О преимуществе треугольной топологии сети над квадратной. М., // Журнал «Транспорт: наука, техника, управление», 2005 г, №3. с 32-34.
- [6] Agassiant A.A, Strelnikov A.I. .Rational Development of urban transportation systems, with due consideration given to environmental protection. М: 1989, 97 p.

МОДЕЛИРОВАНИЕ РИСКОВ ВАЛЮТНОГО ФАКТОРА В ЦЕЛЯХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КООРДИНАЦИИ МЕР ПРИ УПРАВЛЕНИИ ЕВРАЗИЙСКИМ ЭКОНОМИЧЕСКИМ СОЮЗОМ

Аннотация. Проводится моделирование в условиях неустойчивости мировой экономики путем добавления стохастической составляющей, отражающей нестабильность международных потоков. Модель строится в рамках разработанного авторского концептуального подхода к оценке валютного курса на основе международных потоков (IFEER) Проводится моделирование рисков валютного фактора в целях совершенствования макроэкономической политики и координации мер при управлении Евразийским экономическим союзом.

Ключевые слова: моделирование, платежный баланс, валютный курс, международная координация, макроэкономическая политика, ЕАЭС.

На современном этапе макроэкономическая политика определяет в том числе цели осуществления действий властей на валютном рынке, и, следовательно, регулируемые целевые макроэкономические показатели и также направление требуемого воздействия на них в результате осуществления этих действий. Различные варианты валютной и денежно-кредитной политики предполагают в первую очередь таргетирование, т.е. сохранение заданного значения или обеспечение движения в заданном диапазоне, одного или ряда основных выделенных макроэкономических показателей. В этом отношении валютному курсу отводится центральное место в валютной и денежно-кредитной политике.

Валютный курс также стал одним из важнейших параметров, оказывающих влияние на мотивацию хозяйствующих субъектов, так как на микроэкономическом уровне движение валютного курса через механизм формирования относительных международных конкурентных преимуществ оказывает существенное влияние на мировые торговые потоки и, опосредованно, на потоки капитала через создание благоприятного инвестиционного климата в стране.

Поставленные проблемы решаются с позиций моделирования. В рамках разработанного авторского концептуального подхода к оценке равновесного валютного курса проводится разработка экономико-математического аппарата на основе предложенной и обоснованной системы функциональных зависимостей экспортно-импортных операций и потоковых функций движения капитала модели динамики номинального валютного курса (см. также [3], [4], [5]). Моделирование динамики равновесного валютного курса рубля основано на методологии изучения поведения валютного курса экономики, приспособляющейся под остальной мир. Проводится разработка инструментария в рамках обобщенной модели динамики равновесного валютного курса рубля для того, чтобы учесть возможные отличающиеся величины откликов на изменения относительных международных конкурентных преимуществ страны.

Основной результат на концептуальном уровне (см. [4], [5]):

$$e_t = \frac{\left(\sum_n R_n^{CA} + \sum_n R_n^K + \sum_n R_n^{CB} \right)_t}{\left(\sum_n D_n^{CA} + \sum_n D_n^K + \sum_n D_n^{CB} \right)_t} \quad (1)$$

* Кузьмин Антон Юрьевич, доктор экономических наук, профессор, ФГОБУВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации».

где e_t – валютный курс, R_n – средства в национальной валюте, D_n – средства в иностранной валюте, верхние обозначения относятся: CA – к средствам, проходящим по счету текущих операций; K – к средствам, проходящим по счету операций с капиталом, CB – к средствам, проходящим по счету изменения официальных валютных резервов страны.

Предложенная концепция позволяет провести моделирование динамики фундаментальных равновесных валютных курсов и построить широкий класс экономико-математических моделей (см. также [1], [2], [3], [4]). Концептуально авторские разработки в явном виде определены как моделирование равновесного валютного курса на основе международных потоков (international flows equilibrium exchange rate, IFEER).

Для величины потоковых функциональных зависимостей (в том числе потоков капитала) принимается ряд гипотез.

В данной модели используется достаточно широкая система функционально взаимосвязанных макроэкономических агрегатов, определяющих курс национальной валюты на конверсионном рынке. В качестве базовых агрегатов в модели используются экспортно-импортные операции, потоки капитала с предпочтениями инвесторов, условия торговли, индексы внутренних и экспортных цен и реального ВВП, коэффициенты эластичности внешнеторговых операций. При этом в итоге факторы, связанные с условиями торговли, макроэкономическими агрегатами импорта, экспорта и иные составляющими платежного баланса были элиминированы. Их системное изучение, основанное на межвременных решениях агентов на микроуровне, также отличает модели от предыдущих моделей поведения валютного курса.

Показано (см. также [3], [4], [5]), что валютный курс равен:

$$e(t, Q(t), P(t), P^*(t)) = e_t = k(t) \frac{P_t}{P_t^*} Q_t^{-\theta} \quad (2)$$

где Q_t – индекс реального совокупного выпуска (реальный ВВП), P_t – индекс потребительских цен, P_t^* – индекс фактических экспортных цен, q – настраиваемый параметр.

Построенный равновесный валютный курс, в частности, действительно удовлетворяет условиям динамического среднесрочного макроэкономического равновесия в условиях завершения валютной либерализации в России:

- курс поддерживает сальдо платежного баланса страны фактически на нулевом уровне;
- проведена последовательная системная либерализация внутреннего валютного рынка со снятием ограничений на счета внешнеторгового баланса;
- властями сняты ограничения на проведение валютных операций капитального характера и не прилагаются усилия для регулирования потоков капитала;
- уровни занятости и выпуска в основном соответствуют долгосрочным перспективам.

Результаты моделирования также показывают, что комплекс мер валютного регулирования тесно связан с комплексом мер по контролю инфляции и, что доказано формально, имеет единые с ними факторы воздействия.

Надо отметить, что значительное число эмпирических исследований на основе анализа статистических рядов макроэкономических данных при изучении опыта применения того или иного режима денежно-кредитной политики и развитых и развивающихся стран показали, что переход к режиму именно инфляционного таргетирования сопровождался улучшением основных макроэкономических показателей. Причем это верно и для оценки показателей макроэкономической динамики, и для оценки показателей волатильности номинального и реального валютного курса, золотовалютных резервов и реальной процентной ставки по сравнению даже с теми странами, которые применяли режим квазификсированного валютного курса, что подтвердило совместное исследований нескольких департаментов МВФ [8]. Этой группе стран удалось достичь существенно больших успехов в собственной системной макроэкономической стабилизации.

При этом важно отметить, что полный переход к инфляционному таргетированию, заявленный Центральным банком и Минфином РФ, на практике осуществляется лишь после фак-

тического и однозначного отказа от прочих целей денежно-кредитной политики, что в частности требует перехода на режим свободно плавающего курса. Однако в условиях достаточно высокой зависимости от внешнеэкономической конъюнктуры расплатой за такой шаг должна стать высокая волатильность валютного курса рубля: из (2) следует, что

$$\sigma(e(t)) \approx \sigma(D^*(t)) \quad (3)$$

Это требует комплексного многопланового анализа ситуации в свете проводимых Правительством и Центральным банком мероприятий по переходу к действительной полной конвертируемости национальной валюты и режиму таргетирования инфляции в их тесной взаимосвязи с проблематикой фундаментальной равновесной динамики номинального курса национальной валюты, удовлетворяющей целевым требованиям регулирования платежного баланса страны.

Добавление в модель стохастической составляющей, отражающей нестабильность потоков прежде всего по счету капитала $\{e_1, e_2\}$, и противонаправленных действий центральных банков $\{z_1, z_2\}$, проводящих валютные интервенции по покупке-продаже иностранной валюты, приводит к корректировке базовой формулы (1) оценки курса:

$$e_t = \frac{(I + K^- + \varepsilon_1 - \zeta_1)}{(E + K^+ + \varepsilon_2 - \zeta_2)} \quad (4)$$

Из данной зависимости видно, что при условии правильного распознавания динамики основных экономических факторов (P, P*, Q) и проводя политику погашения “спекулятивных пузырей” – $\zeta_i = e_i$, центральные банки в состоянии сохранить движение номинального курса вдоль пути (рис. 1), рассчитываемого по формуле (2).

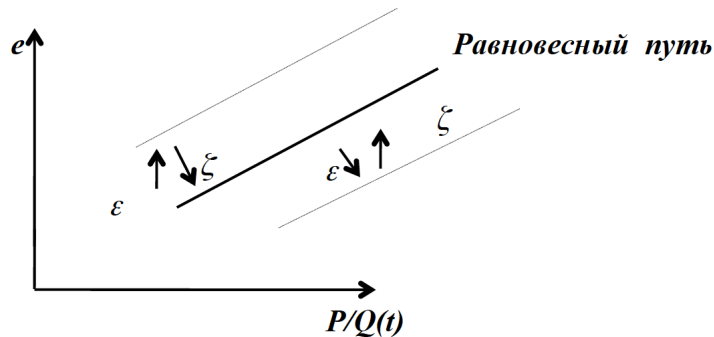


Рис. 1. Фундаментальный путь валютного курса и валютные интервенции

В частности результаты моделирования (см. также [1], [3], [4]) действительно подтверждают значительное влияние Центрального банка России на процесс курсообразования и доказывают существенную эффективность курсовой политики Центрального банка России за весь период 2000-х гг. В первую очередь за счет проведения валютных интервенций при правильном распознавании динамики основных макроэкономических факторов, в том числе кратко- и среднесрочных потоков капитала.

В то же время резкое ухудшение инвестиционного климата России в современных же условиях приводит к существенному повышению и темпов оттока капитала и их волатильности.

В контексте данной работы следует отметить, что вышеуказанные зависимости ассоциируются с фундаментальным номинальным равновесным курсом, действительно удовлетворяющим положения регулирования платежного баланса при отсутствии каких-либо ограничений на счета международной торговли и услуг по построению модели. В то же время неправильное использование интервенционной политики ζ_i приведет к раскачиванию курса и дестабилизации валютно- финансового рынка.

Наиболее важно с позиций данного исследования известное определение равновесного курса Дж. Вильямсоном, который на достаточно неформальном уровне определяет фундаментальный равновесный валютный курс (FEER) как тот, который будет генерировать профициты или дефициты текущего баланса, равные потокам капитала, на циклической основе, не ограничивая торговые потоки. Фундаментальный валютный курс выполняет стержневую роль для установления границ колебаний номинального в виде “целевых зон” (target zones) Дж. Вильямсона и М. Миллера.

Но, безусловно, надо иметь в виду системные ограничения данного подхода. В предложениях Дж. Вильямсона неопределенности относительно будущих изменений курсов, наличия реальных шоков, а также предложения регулировать денежно-кредитную политику на мировом уровне и фискальную политику на национальном могут затруднить выполнение предложений на текущем этапе развития международных отношений в рамках Евразийского экономического союза.

Итак, при должных действиях со стороны монетарных органов для удержания курса на желаемых позициях вдоль равновесного фундаментального пути политика валютных интервенций может заключаться в установлении относительно небольших колебаний номинального курса около своих среднесрочных фундаментальных значений в пределах определенной зоны.

Здесь надо отметить, что повышение мировых цен на российские сырьевые экспортные товары оказывало существеннейшее влияние на макроэкономическую динамику за последние два десятилетия. Это останется на среднесрочный период одним из базовых фундаментальных драйверов развития российской макроэкономической ситуации, что немаловажно.

В условиях достаточно высокой зависимости от внешнеэкономической конъюнктуры расплатой однозначно должна стать не только высокая волатильность валютного курса рубля (формула (2)), но реальная вероятность потери рычагов управления внутреннего валютного рынка. Это можно было наблюдать в середине декабря 2014 г., когда увеличение валютного курса USD/RUR расчетами ТОМ до 80 рублей за доллар США (по данным [9]) дополнительно было спровоцировано спекулятивной атакой на национальную валюту, вызванной паническими настроениями инвесторов, что с позиций моделирования в сверхкраткосрочном плане выражается в стремительном увеличении функции $k(t)$, и, следовательно, курса $e(t)$ даже при стабильности других индексов.

Таким образом, реальный переход к таргетированию инфляции Центральным банком и Минфином представляется достаточно преждевременным.

Нестабильность потоков капитала и их влияние на динамику валютного курса рубля (следовательно – на его высокую волатильность) высказывалась участниками Международного банковского конгресса «Таргетирование инфляции – цели и инструменты в условиях волатильности на международных рынках» под модераторством первого заместителя Председателя Банка России К. В. Юдаевой (МБК-2014) [6].

Таким образом, волатильность потоков капитала определяет волатильность валютного курса рубля: из (2) также следует, что

$$\sigma(e(t)) \approx \sigma(k(t)) \quad (5)$$

Безусловно, все данные положения справедливы в отношении не только рубля, но и практически любой бивалютной пары и вовлеченных в процесс регулирования валютных курсов государственных органов. Особую значимость в современных условиях это также приобретает для основных валют, образующих фундамент экономики ЕАЭС и повышает значение международной координации мер макрорегулирования и сотрудничества при управлении Евразийским экономическим союзом.

Здесь также следует подчеркнуть, что результаты моделирования на реальных данных социально-экономического положения России [7] в последнее время вплоть до начала 2015 г. демонстрируют отсутствие влияния на физические объемы экспортных операций эффектов относительных международных конкурентных преимуществ.

В частности, как показано автором в [2], 50%-ая девальвация национальной валюты в период сентября 2008 г. – февраля 2009 г. и изменения курса рубля в период 2012 г. – 2014 гг. не оказали существенного влияния на физические объемы экспортных операций. Это подтверждает факт, что находящаяся в состоянии фактической полной занятости экономика России практически полностью в современных условиях исчерпала потенциал сырьевого экспортно-ориентированного роста.

Список литературы:

- [1] Кузьмин А.Ю. Сценарии макроэкономической динамики в условиях членства России в ВТО // Деньги и кредит. – М., 2014. – № 3. – С. – 59-65.
- [2] Кузьмин А.Ю. Моделирование динамики российского экспорта // Финансы и кредит. – М., 2014. – № 34 (610). – С. 26-31.
- [3] Кузьмин А.Ю. Моделирование равновесной динамики валютного курса рубля // Финансы и кредит. – М., 2010. – № 27 (411). – С. 51-56.
- [4] Кузьмин А.Ю. Моделирование равновесных валютных курсов в целях совершенствования курсовой политики центральных банков // Экономический анализ: теория и практика. – М., 2010. – № 40 (205). – С. 32-37.
- [5] Кузьмин А.Ю. Динамика валютного курса и макроэкономическая политика: Монография. – М. – «Книгодел», 2010. – 128 с.
- [6] Материалы Международного банковского конгресса (мбк-2014): Таргетирование инфляции – цели и инструменты в условиях волатильности на международных рынках (сессия 2) // Деньги и кредит. – М., 2014. – № 8. – С. 10 – 19.
- [7] Социально-экономическое положение России // Статистический сборник. Российское статистическое агентство, Федеральная служба государственной статистики, – М., 2006-2015 (разные выпуски).
- [8] Inflation Targeting and the IMF // Monetary and Financial Systems Department, Policy and Development Review Department and Research Department. IMF, 2006.
- [9] <http://www.finam.ru/analysis> (дата обращения: 3.04.2015).

УПРАВЛЕНИЕ ЕВРАЗИЙСКИМ ЭКОНОМИЧЕСКИМ СОЮЗОМ ДОЛЖНО БЫТЬ РИСК-ОРИЕНТИРОВАННЫМ

***Аннотация.** В настоящей статье автор выдвигает и раскрывает 3 (три) тезиса: (1) тезис о целесообразности доминирования риск-ориентированного подхода в управлении Евразийским экономическим союзом (далее – ЕАЭС, или Союз); (2) тезис о необходимости установления и закрепления специфических (определенных) принципов профессиональной этики поведения субъектов риск-ориентированного управления в регламентирующих документах соответственно; (3) тезис о необходимости проведения экспертизы применимости международно признанных систем стандартов, регулирующих различные элементы инфраструктуры качественного управления и отчетности, в том числе, для оценки рисков корневых (основных) программ экономической интеграции на территории государств-членов Союза.*

Автор настоящей статьи исходит из того, что выступая с докладом в рамках секции «Управление Евразийским экономическим союзом» на XIII международной научной конференции «Государственное управление: Российская Федерация в современном мире», Москва/Россия, 28 – 30 мая 2015 г., кстати говоря, которую ежегодно и регулярно проводит факультет государственного управления МГУ имени М.В. Ломоносова, начиная с 2003 года, представляется разумным вначале поименовать выносимые на обсуждение тезисы и нижеследующим их раскрыть. Итак, предлагаемые в целях обсуждения тезисы, а именно:

- во-первых, тезис о целесообразности доминирования риск-ориентированного подхода в управлении ЕАЭС;
- во-вторых, тезис о необходимости установления и закрепления специфических (определенных) принципов профессиональной этики поведения субъектов риск-ориентированного управления в регламентирующих документах соответственно;
- в-третьих, тезис о необходимости проведения экспертизы применимости международно признанных систем стандартов, регулирующих различные элементы инфраструктуры качественного управления и отчетности, в том числе, для оценки рисков корневых (основных) программ экономической интеграции на территории государств-членов Союза.

Представляется разумным оговориться, чтобы лишний раз не повторяться, что в целях настоящей статьи автор будет исходить из понятий «риск» и «кризис», озвученных на предшествующей конференции – XII международной научной конференции «Государственное управление: Российская Федерация в современном мире», Москва/Россия, 29 – 31 мая 2014 г. и раскрытых автором в статье «Существенные взаимосвязи между принципами, инфраструктурой и процессом менеджмента риска в публичном кризисном управлении», размещенной, в свою очередь, в открытом доступе в интеллектуальной системе тематического исследования научно-технической информации МГУ (далее – ИСТИНА МГУ) [1].

1. Остановившись на первом тезисе – тезисе о целесообразности доминирования риск-ориентированного подхода в управлении ЕАЭС, – представляется разумным отметить, что риск-ориентированный подход к управлению достаточно хорошо проработан и апробирован, по

* Макогонова Надежда Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, факультет государственного управления МГУ имени М.В. Ломоносова.

мнению автора, что лишний раз подтверждают международно признанные стандарты и практики, в том числе:

- (а) стандарты серии ISO 31000 (ГОСТ Р ИСО 31000-2010. Менеджмент риска. Принципы и руководство. ГОСТ Р ИСО/МЭК 31010-2011. Менеджмент риска. Методы оценки риска);
- (б) стандарты серии COSO (Internal Control – Integrated Framework (1992 – 2013), Enterprise Risk Management – Integrated Framework (1992 – 2004), Fraudulent Financial Reporting (1998-2007));
- (в) стандарты AIRMIC, ALARM, IRM's Risk Management Standard и пр., пр;
- (г) практический инструментарий (процедуры) риск-менеджмента, в том числе:
 - (i) тесты средств внутреннего контроля и
 - (ii) процедуры проверки по существу;
- (д) разработаны различные стратегии по управлению рисками.

Более того, риск-менеджмент является методологией менеджмента безопасности. Так, к общим стандартам по безопасности, по общему правилу, относят стандарты DIN V 19250, DIN V VDE 0801, IEC 61508, ANSI/ISA S84.01, руководящие документы IEC 61511. Также действует международный стандарт безопасности труда, например, OHSAS 18001:2007. Системы менеджмента безопасности труда. Требования. Наконец, действует целая серия международных стандартов по созданию системы экологического менеджмента ISO 14000 в целях снижения риска «экологических штрафных санкций» за нарушение экологического законодательства и пр., пр.

Существует и довольно большое количество программных продуктов по управлению рисками, например, платформа IBM OpenPages GRC, программные продукты Accenture, Palisade и пр., пр.

Более того, управление рисками, в том числе стратегический риск-менеджмент – один из 6 (шести) специальных видов управления (наряду со стратегическим корпоративным управлением, управлением инновациями, управлением персоналом, управлением знаниями и управлением в государственной и муниципальной сфере) и сфера профессиональной деятельности, требующая экспертной специальности, включая соответствие квалификационным требованиям к должностным лицам, выполняющим функции риск-менеджеров и пр., пр. Соответственно, кадровый состав и уровень компетенций представителей данной профессии является достаточно высоким, что принципиально важно при решении сложных и беспрецедентных современных управленческих задач.

2. Переходя к второму тезису – тезису о необходимости установления и закрепления специфических (определенных) принципов профессиональной этики поведения субъектов риск-ориентированного управления в регламентирующих документах соответственно, – представляется разумным уточнить, что ценностные ориентиры и установки, особенно в периоды нестабильности и неопределенности, служат своеобразными маяками и островками стабильности, что особенно важно в периоды нестабильности, то есть в нормальных условиях и риск-ориентированного управления [1].

Требуется заметить, что автор данной статьи в настоящее время не готов привести перечень таких принципов профессиональной этики поведения субъектов риск-ориентированного управления, что касается первой половины второго тезиса, так как исходит из того, что предлагать такого рода принципы он планирует после проведения специального прикладного исследования.

Переходя к второй части второго тезиса – тезису о необходимости закрепления специфических (определенных) принципов профессиональной этики поведения субъектов риск-ориентированного управления в регламентирующих документах, – думается разумно отметить, коль скоро отличительной особенностью управленческой профессии является признание и принятие на себя обязанности действовать в общественных интересах, отсюда и ответственность управленца не исчерпывается исключительно достижением поставленной цели руководством и

(или) представителями собственника. Действуя в общественных интересах, управленец должен соблюдать и подчиняться требованиям профессиональной этики, что, пожалуй, особенно актуально в периоды повышенного эмоционального напряжения в обществе, граничащего с маниями, ксенофобиями и пр., пр. «фобиями» и «измами».

На тему этики профессионального поведения государственного служащего, в том числе, важности роли институтов этического регулирования государственной службы в обеспечении политической нейтральности государственных служащих написано достаточно много интересных статей. Кстати отмечу здесь совместную статью коллеги и бывшей аспирантки 4-го года обучения кафедры теории и технологий управления ФГУ МГУ В. К. Борисова и Е. Ю. Бочаровой, – «Современные концепции государственного управления: этический аспект» [1, 2].

В целях настоящей статьи акцентирую здесь внимание только на одном утверждении: закрепление основных принципов этики и концептуального подхода к их соблюдению как профессиональной модели поведения в профессиональном сообществе в соответствующих регламентирующих документах, как показывает опыт моей аудиторской профессии, кстати говоря, также отличающейся признанием и принятием на себя обязанности действовать в общественных интересах, общественно полезно.

3. Переходя к третьему тезису – тезису о необходимости проведения экспертизы применимости международно признанных систем стандартов, регулирующих различные элементы инфраструктуры качественного управления и отчетности, в том числе, для оценки рисков корневых (основных) программ экономической интеграции на территории государств-членов Союза, представляется важным заметить, что ... (продолжение следует).

Список литературы.

- [1] Макогонова Н. В. Существенные взаимосвязи между принципами, инфраструктурой и процессом менеджмента риска в публичном кризисном управлении. – <http://istina.msu.ru/publications/article/7139583/> (05.04.2015).
- [2] Борисов В. К., Бочарова Е. Ю. Современные концепции государственного управления: этический аспект // Вестник Московского университета. Серия 21: Управление (государство и общество). 2013. № 2. С. 32–43.

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ: ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ЕГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ

Аннотация. В статье приведена оценка последствий от введения и использования регионального принципа исчерпания прав на товарный знак на товарных рынках государств-членов Евразийского экономического союза, дана оценка последствиям от возможного перехода на международный принцип исчерпания прав на товарный знак, а также определён наиболее благоприятный режим исчерпания прав на территории государств-членов Евразийского экономического союза для эффективного использования принципа свободного перемещения товаров.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, параллельный импорт, антимонопольное регулирование, конкуренция, товарный знак.

Одним из вопросов, неизменно рассматриваемых при обсуждении антимонопольного законодательства и его применения в рамках Единого экономического пространства (с 1 января 2015 года – Евразийского экономического союза), стал вопрос выбора модели правового регулирования «принципа исчерпания прав» и дальнейших перспектив регулирования «параллельного импорта» («серого» импорта). Под «параллельным импортом» понимается введение в оборот на территории государства (союза государств) товаров с нанесенным на них товарным знаком без получения обязательного согласия правообладателя данного товарного знака, который осуществляется «параллельно» и независимо от импорта данного товара правообладателем. Таким образом, данный аспект конкурентных отношений тесно завязан на соблюдение прав в области интеллектуальной собственности.

По итогам проведенного анализа законодательства государств-членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), международных договоров, составляющих право ЕАЭС, а также международных договоров государств-членов ЕАЭС по вопросам, связанным с использованием товарных знаков, сделаны следующие выводы.

С вступлением в силу Соглашения о единых принципах регулирования в сфере охраны и защиты прав интеллектуальной собственности, заключенного между правительствами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации 1 января 2012 года, режимы трёх стран-участниц автоматически перешли на региональный принцип исчерпания прав на товарный знак. Данное Соглашение предполагает, что правомерное введение в гражданский оборот товаров на территории одной из стран-участниц признается другими участниками Соглашения, и не дает права правообладателю запретить использование этого товарного знака.

До вступления Соглашения в силу на территории Республики Беларусь де-юре действовал национальный режим исчерпания прав на товарный знак, указание на который содержится в статье 20 Закона Республики Беларусь о товарных знаках [1].

В Республике Казахстан, напротив, до января 2012 г. из-за отсутствия специальных норм в области исчерпания исключительных прав на товарный знак применялся международный принцип исчерпания прав на товарный знак, регулируемый статьей 19 Закона Республики Казахстан о товарных знаках [2].

* Мартынов Антон Валерьевич, Евразийская экономическая комиссия; Кот М.Ю., Евразийская экономическая комиссия.

Сравнение формулировок российских норм об исчерпании прав на товарный знак показывает, что в период с 17 октября 1992 года по 26 декабря 2002 года в Российской Федерации действовал международный принцип исчерпания права на товарный знак, закрепленный в статье 23 Закона Российской Федерации о товарных знаках [3].

Позднее, 27 декабря 2002 года в статью 23 Закона Российской Федерации о товарных знаках были внесены изменения, в соответствии с которыми на смену международного был установлен национальный принцип исчерпания прав на товарный знак.

С 01 января 2008 года Закон Российской Федерации о товарных знаках утратил силу, а норма об исчерпании прав на товарный знак включена в статью 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации [4].

Изменение режима исчерпания прав на товарный знак в большей степени повлияло на Республику Казахстан, так как изменения произошли в сторону ухудшения условий ввоза продукции: с международного на региональный. Тогда как в Республике Беларусь и Российской Федерации произошли улучшения в виде расширения распространения национального режима на страны ЕАЭС.

Однако, ввиду различий в национальных таможенных реестрах объектов интеллектуальной собственности стран ЕАЭС, у импортеров появилась возможность воспользоваться региональным принципом исчерпания прав с целью импорта защищенной товарным знаком продукции в домашней юрисдикции посредством пересечения границы и прохождения таможенной очистки в другой стране-участнице ЕАЭС, в основном через Республику Беларусь.

На сегодняшний день, все страны ЕАЭС присоединились к основным международным договорам в области регистрации и защиты интеллектуальных прав, в том числе товарных знаков.

Область исчерпания прав на товарный знак остается краеугольной для бизнеса и населения многих стран, так как определяет возможность параллельной дистрибуции брендовой продукции независимыми поставщиками, а, следовательно, затрагивает вопросы конкуренции на рынке. Напрямую вопрос исчерпания прав на товарный знак (как и на другие объекты интеллектуальной собственности) не регулируется ни одним из международных договоров, и оставляет право выбора для каждой страны устанавливать границы для действия доктрины «первой продажи».

Основное международное соглашение в области торговли и защиты товарных знаков – Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (TRIPS) [5] – являясь частью пакета документов ВТО, исходит из той логики, что территориальное ограничение действия доктрины «первой продажи» (исчерпания исключительных прав) противоречит целям и задачам либерализации мировой торговли. Но в текущей редакции статья 6 TRIPS устанавливает, что вопросы исчерпания исключительных прав должны быть исключены из предмета возможного оспаривания в рамках установленной в ВТО процедуры рассмотрения споров. Все инициативы по возвращению к данному вопросу пока остались без результатов.

Другой важный международный документ, утвержденный Генеральной Ассамблеей ООН является «Свод международно признанных справедливых принципов и правил по контролю за ограничительной деловой практикой», который прямо устанавливает, что практика поддержания цен и сегментирования мирового рынка за счет использования запретов на параллельный импорт является антиконкурентной бизнес-практикой.

В процессе развития и законодательного регулирования параллельного импорта разработаны различные теории и подходы, но из-за отсутствия достоверной и подробной статистики, позволяющей дать количественную оценку эффекту, споры продолжаются и по сей день. Из выше представленных двух основных международных документов становится очевидно, что либерализация параллельного импорта затрагивает интересы транснациональных компаний, стремящихся максимизировать прибыль путем сегментирования рынков, целевой аудитории и контроля каналов сбыта.

При этом также следует еще раз подчеркнуть, что при рассмотрении проблемы параллельного импорта в большинстве случаев не возникает вопроса нарушения прав на интеллектуальную

собственность, так как импортируемые товары являются оригинальными – изготовленными непосредственно правообладателем, то есть не контрафактными, и затрагиваются исключительно интересы производителя или связанных с ним лиц.

В процессе экономической интеграции между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией очень остро встал вопрос о праве ввоза какой-либо продукции на территорию стран ЕАЭС, а также о праве пользования товарным знаком неофициальными дистрибьюторами брендируемой продукции, так называемыми «серыми» дилерами или «параллельными» импортерами. Данный вопрос будет оставаться актуальным и по мере расширения ЕАЭС и присоединения к нему новых стран-участниц.

На сегодняшний день сохраняются незначительные различия в законодательстве стран ЕАЭС по вопросам охраны прав на товарные знаки. Впрочем, с подписанием Соглашения о единых принципах регулирования в сфере охраны и защиты прав интеллектуальной собственности и в будущем Договора о товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров данные расхождения перестанут иметь значение, так как положения международных договоров имеют приоритет над положениями национального законодательства. Однако, как показывает судебная практика, желательным является приведение правил, закрепленных в национальном законодательстве в соответствие с правилами международных договоров.

К примеру, в Республике Казахстан предусмотрено право подачи заявки на регистрацию товарного знака в электронном виде с электронной цифровой подписью, тогда как в национальном законодательстве Республики Беларусь и Российской Федерации такого права не установлено. Однако такое право закреплено в Сингапурском договоре [6], которое автоматически распространяется на его участниц, в том числе Беларусь и Россию, но другой вопрос для реализации права подачи заявки на регистрацию товарного знака в электронном виде с электронной цифровой подписью – наличие соответствующей инфраструктуры и технических возможностей.

Отличительной особенностью от мировой законодательской практики является выведение области охраны интеллектуальной собственности в Российской Федерации из отдельного законодательного акта в состав Гражданского кодекса Российской Федерации. При этом, несмотря на включение положений о правах на интеллектуальную собственность в состав Гражданского кодекса Российской Федерации, заявителями в Российской Федерации могут выступать только юридические лица или индивидуальные предприниматели, тогда как в Республике Беларусь и Республике Казахстан в качестве заявителей могут выступать как юридические, так и физические лица без статуса индивидуального предпринимателя.

В целом в нормативные правовые акты Российской Федерации не приведены в соответствии с нормами международных договоров, что связано с работой Федеральной антимонопольной службы, активно продвигающей идею установления международного принципа исчерпания прав на товарный знак.

Из других различий в законодательствах трех государств-членов ЕАЭС можно отметить следующие:

- В Республике Казахстан регистрацию товарного знака осуществляет экспертная организация, созданная по решению Правительства и ее деятельность относится к государственной монополии, в Республике Беларусь регистрацию осуществляет государственное учреждение «Национальный центр интеллектуальной собственности» и оплата его услуг осуществляется в соответствии с установленными пошлинами. Кроме того, в Республике Казахстан, государственная пошлина также взимается за совершение уполномоченным органом действий по выдаче свидетельств, сертификатов, регистрации договоров, аттестации патентных поверенных и выдаче свидетельства о регистрации патентного поверенного (размер пошлины за оказание данных услуг определяется в соответствии с налоговым законодательством).
- В Республике Беларусь и Российской Федерации определено право ознакомления любого лица с документами заявки, что в законодательстве Республики Казахстан не предусмотрено.

- В Российской Федерации предусмотрено, что в случае подачи заявки через патентного поверенного, информация о его полномочиях может быть указана в заявлении о регистрации товарного знака, в свою очередь в Республике Беларусь и Республике Казахстан необходимо предоставление специального документа (доверенность), удостоверяющего полномочия такого лица.
- Порядок определения приоритета товарного знака при его регистрации в законодательстве государств-членов ЕАЭС идентичен. Однако в законодательстве Российской Федерации предусмотрена норма, регламентирующая порядок определения приоритета при совпадении дат приоритета товарного знака, что в Республике Казахстан и Республике Беларусь не предусмотрено. Так, если заявки на тождественные товарные знаки в отношении совпадающих полностью или частично перечней товаров поданы разными заявителями и эти заявки имеют одну и ту же дату приоритета, заявленный товарный знак в отношении товаров, по которым указанные перечни совпадают, может быть зарегистрирован только на имя одного заявителя, определяемого соглашением между ними.
- В национальном законодательстве государств-членов ЕАЭС существуют различия в сроках проведения экспертизы, так в Республике Казахстан и Российской Федерации предварительная экспертиза осуществляется в течение одного месяца с даты подачи заявки, в то время как в Республике Беларусь данный срок составляет два месяца. Второй этап экспертизы (полная экспертиза) в Республике Казахстан проводится в течение девяти месяцев с даты подачи заявки, в то время как в Республике Беларусь и Российской Федерации сроки проведения второго этапа экспертизы не предусмотрены.
- В Российской Федерации предусмотрена норма, позволяющая уполномоченному органу до принятия решения об отказе в государственной регистрации товарного знака направлять заявителю уведомление в письменной форме о результатах проверки соответствия заявленного обозначения установленным требованиям с предложением представить свои доводы относительно приведенных в уведомлении мотивов. Подобного порядка в Республике Казахстан и Республике Беларусь не предусмотрено.
- Сроки обжалования решений по результатам экспертизы в национальном законодательстве государств-членов ЕАЭС также отличаются. Так, в Республике Казахстан обжалование первого этапа экспертизы может быть осуществлено в течение трех месяцев. При этом подается заявление в экспертную организацию, которая в течении трех месяцев выносит окончательное решение. В Республике Беларусь аналогичная ситуация рассматривается в течение одного года и жалоба либо возражение подается в Апелляционный совет при патентном органе. Апелляционный совет рассматривает поступившие документы по жалобе – в течение одного месяца, по возражению – в течение шести месяцев. В Российской Федерации возражение может быть подано в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности в течение четырех месяцев, при этом сроков рассмотрения возражения не предусмотрено. Кроме того, в законодательстве Российской Федерации предусмотрено право заявителя вносить в документы заявки изменения (пункты 2 и 3 статьи 1497 Гражданского кодекса Российской Федерации), если такие изменения устраняют причины, послужившие единственным основанием для отказа в государственной регистрации товарного знака, и внесение таких изменений позволит принять решение о государственной регистрации товарного знака. В Республике Казахстан и Республике Беларусь такого права заявителя не предусмотрено. Кроме того, в законодательстве Российской Федерации предусмотрен порядок восстановления пропущенных сроков, связанных с проведением экспертизы заявки на товарный знак, в Республике Казахстан данный порядок предусмотрен утвержденными Республиканским государственным предприятием «Национальный институт интеллектуальной собственности» Министерства юстиции Республики Казахстан (НИИС) правилами. В Республике Беларусь порядка восстановления сроков не предусмотрено.

- В Республике Беларусь четко установлен срок, в течение которого осуществляется публикация сведений, относящиеся к регистрации товарного знака, внесенного в Реестр (в течение трех месяцев после даты регистрации), в то время как в Республике Казахстан подобного срока в законодательстве не предусмотрено. В Российской Федерации публикация осуществляется незамедлительно после регистрации товарного знака.
- При признании товарного знака общеизвестным, в законодательствах государств-членов ЕАЭС имеются следующие отличия:

1) В Республике Казахстан предусмотрен перечень событий, при которых может быть принято решение об отказе в признании товарного знака общеизвестным (сведения не подтверждают общеизвестность; имеется товарный знак, тождественный или сходный до степени смешения с более ранним приоритетом), в свою очередь в законодательстве Республики Беларусь подобный перечень причин отсутствует. Основаниями для отказа в Республике Беларусь законодательно закреплён случай, когда Апелляционный совет при патентном органе признает сведения, представленные заявителем, недостаточными для подтверждения общеизвестности товарного знака в Республике Беларусь. В Российской Федерации правовая охрана общеизвестного товарного знака прекращается по следующим основаниям:

- а) на основании принятого решения о досрочном прекращении правовой охраны товарного знака в связи с его неиспользованием;
- б) на основании принятого по заявлению любого лица решения о досрочном прекращении правовой охраны товарного знака в связи с прекращением юридического лица – правообладателя или регистрацией прекращения гражданином деятельности в качестве индивидуального предпринимателя – правообладателя;
- в) в случае отказа правообладателя от права на товарный знак;
- г) на основании принятого по заявлению заинтересованного лица решения о досрочном прекращении правовой охраны товарного знака в случае превращения в обозначение, вошедшее во всеобщее употребление как обозначение товаров определенного вида.

Кроме того, правовая охрана общеизвестного товарного знака прекращается в случае утраты признаков общеизвестности.

2) В Республике Казахстан предусмотрен срок действия свидетельства (10 лет с даты признания общеизвестности товарного знака), в то время как в Республике Беларусь и Российской Федерации подобного срока не предусмотрено.

Подводя итоги, можно сделать следующие выводы:

На сегодняшний день, на территории всех государств-членов ЕАЭС (у Республики Армения действует переходный период) применяется региональный принцип исчерпания прав на товарный знак. Данная норма была введена после вступления в силу Соглашения о единых принципах регулирования в сфере охраны и защиты прав интеллектуальной собственности.

Несмотря на то, что указанное Соглашение вступило в силу 1 января 2012 года, имплементация его норм об исчерпании прав на объекты интеллектуальной собственности в законодательство Республики Казахстан и России, до сих пор не осуществлена.

При этом, до принятия единого принципа исчерпания прав, в Республике Беларусь де-юре действовал национальный принцип, в Республике Казахстан, ввиду отсутствия специальных норм в области исчерпания исключительных прав на товарный знак применялся международный принцип, а в Российской Федерации принцип исчерпания прав на товарный знак менялся несколько раз: с 1992 года по 2002 год – применялся международный, после 2002 – национальный.

Международное законодательство, а также практика его применения судебными органами свидетельствует о наличии различных подходов к применению того или иного принципа исчерпания прав на товарный знак.

Если рассматривать Европейский Союз, то в рамках стран, которые в него входят, приме-

няется и законодательно закреплен региональный принцип исчерпания прав, иными словами, параллельный импорт разрешен при ввозе продукции из стран, которые входят в состав Европейского Союза, то есть в регионе стран Европейского Союза.

Некоторые страны мира разрешают параллельный импорт только на отдельных товарных рынках, к примеру, в КНР с сентября 2014 года легализован параллельный импорт автомобилей.

Анализ судебной практики США показал, что несмотря на разрешение параллельного импорта, у правообладателей существует возможность препятствовать ввозу продукции «серыми дилерами». Формально США имеет одну из форм международного принципа исчерпания прав, однако установленным правилам присущи признаки национального режима.

В Австралии государственная политика поддерживала параллельный импорт, за исключением некоторых категорий охраняемой продукции. В данный момент существуют ограничения в отношении параллельного импорта в Австралию запатентованной продукции и продукции авторского права. Целью указанных ограничений является защита местных розничных торговцев, производителей и поставщиков, которые в противном случае могут столкнуться с жесткой конкуренцией со стороны более дешевого импорта. Например, параллельный импорт книг допускается, если книга не была опубликована в Австралии в течение 30 дней после первой публикации в мире.

Таким образом, каждая страна применяет тот или иной принцип исчерпания прав на товарный знак исходя из экономической целесообразности, в целях обеспечения добросовестной и честной конкуренции и защиты интересов своих потребителей.

Анализ международных договоров показал, что вопрос регулирования режима исчерпания прав на товарный знак (территориального распространения доктрины «первой продажи») остается на усмотрение каждой страны или объединения стран. Тем не менее, в результате анализа всех минусов и плюсов того или иного принципа исчерпания прав, видится целесообразным закрепить международный принцип исчерпания прав на товарный знак в нормативных правовых актах государств-членов ЕАЭС, а также международных договорах, составляющих право ЕАЭС:

1. предусмотреть переход на международный принцип исчерпания прав на товарный знак в качестве «пилотных проектов» на некоторых рынках (кроме рынков с локализованным производством на территории ЕАЭС);
2. предусмотреть полный отказ от использования других принципов исчерпания прав, кроме международного; (это предложение противоречит пункту 1)
3. предусмотреть возможность ограничения параллельного импорта только в судебном порядке, при этом такие вопросы должны относиться к компетенции отдельного судебного органа, который специализируется на рассмотрении вопросов, связанных с защитой прав интеллектуальной собственности.

Кроме того, положительный эффект могут нести:

– дополнение действующих национальных нормативных правовых актов списком действий, которые не наносят урона репутации или товарному знаку правообладателя, и по которым не могут предъявляться судебные иски, например:

а) при использовании в отношении товаров или услуг с целью указания на вид, качество, количество, целевое назначение, ценность, географическое происхождение, время производства товаров или оказания услуг или других характеристик товара или услуги;

б) при использовании товарного знака в отношении товаров для реализации или иного товарооборота; в отношении товаров, которые будут экспортироваться; в отношении к услугам, доступных для использования в любом месте или стране за пределами государств-членов ЕАЭС; или при каких-либо иных обстоятельствах, на которые не распространяются ограничительные нормы;

в) в антимонопольном законодательстве всех государств-членов ЕАЭС предусмотреть отнесение действий правообладателей по запрету параллельного импорта, которые приводят или могут привести к ограничению конкуренции на товарных рынках и завышению цен на товары к недобросовестной конкуренции.

Список литературы:

- [1] Закон Республики Беларусь от 05.02.1993 N 2181-XII «О товарных знаках и знаках обслуживания».
- [2] Закон Республики Казахстан от 26.07.1999 N 456-1 «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров».
- [3] Закон Российской Федерации от 23.09.1992 N 3520-1 «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров».
- [4] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть четвертая) от 18.12.2006 № 230-ФЗ.
- [5] Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (ТРИПС/TRIPS).
Заключено в г. Марракеше 15.04.1994.
- [6] Сингапурский Договор о законах по товарным знакам от 27 марта 2006 года.