

продукта страны, или около 500 млрд дол. Корпорации Японии контролируют до 75 % промышленных активов Японии. Именно крупные корпорации обслуживают более половины экспортно-импортных операций. Их доля в импорте отдельных товаров достигает 90 %.

В отличие от германской модели в японских корпорациях представители коммерческих банков входят в Совет директоров лишь в кризисных ситуациях. Кроме того, в подобных ситуациях правительство Японии вводит своих полномочных представителей в Совет директоров соответствующей корпорации и одновременно осуществляет ее государственную поддержку. Обычно Советы директоров Японской корпорации состоят преимущественно из внутренних директоров.

Целесообразно выделить четвертую, наиболее характерную модель корпоративного управления — транснациональную (ТНК). В настоящее время существует более 40 тыс. материнских транснациональных корпораций (ТНК), которые контролируют около 250 тыс. дочерних компаний и отделений по всему миру. Более 40 % активов 100 крупнейших компаний мира размещены вне страны расположения материнских компаний. На ТНК приходится свыше 1/4 мирового валового продукта. Их годовой оборот составляет около 6 трлн дол.

Подводя итог исследованию зарубежного опыта функционирования моделей корпоративного управления, необходимо отметить, что дифференциация моделей обусловлена различиями тенденций экономического развития рассмотренных государств. Перечисленные модели корпоративного управления получили свое распространение и за пределами стран формирования. Одним из факторов распространения той или иной модели корпоративного управления в мировой экономике является степень влияния страны формирования модели на геополитическую обстановку в мире. Процесс формирования систем корпоративного управления в Республике Беларусь окажет положительное влияние на ускорение процессов интеграции со странами СНГ и первую очередь — с Россией.

Г.В. Турбан

БГЭУ (Минск)

РАСПИРЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА И УПРОЩЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕДУР В БЕЛАРУСИ И РОССИИ

С расширением Европейского союза страны ЕС перешли на принципиально новый метод доставки грузов и таможенного контроля — общий метод транспортировки грузов. Данный метод принят Соглашением стран Европейской ассоциации свободной торговли в мае 1987 г. Окончательная редакция документа была утверждена 20 декабря 2000 г. совместным постановлением Европейского союза и Европейской ассоциации свободной торговли (ЕГ/ЕФТА) и вступила в силу с 1 июля 2001 г.

Общий метод транспортировки грузов введен для упрощения таможенных и транзитных процедур, хотя он существенно меняет всю систему регулирования международных коммерческих сделок, в том числе в области сертификации, заявления таможенного режима, обеспечения гарантии доставки грузов, обеспечения электронного сопровождения товара и т.д.

Общий метод транспортировки грузов включает три ключевых элемента:

1) единый административный документ SAD (Single Administrative Document);

2) систему поручительства, обеспечивающую гарантию доставки груза в место назначения;

3) электронную систему обработки данных NCTS (New Computerized Transit System SumA (Summariche Anmeldung) — считываемое сообщение).

Для стран “непосредственных соседей” с Европейским союзом (России, Украины, Беларуси, Молдовы) адаптация к новым методам ЕС имеет принципиальное значение.

Принятие подробного законодательства ЕС по таможенным вопросам не отменяет национальной таможенной юрисдикции государств-членов. Хотя установление торговых правил относится к компетенции Союза, само же таможенное обслуживание остается под юрисдикцией государств-членов. Национальные таможенные службы собирают пошлины и сборы и направляют их в Комиссию ЕС за вычетом 10 % от полученных сумм, оставляемых в их распоряжении на административные расходы.

Стратегической целью таможенных структур ЕС является полная компьютеризация их услуг с 1 июля 2005 г. NCTS предназначена для широкой замены нынешней системы, основанной на использовании бумажных документов, электронными сообщениями. Система содержит электронные данные о перемещении грузов, которые доступны различным таможенным органам, участвующим в транзите, а также завершении сделки в пункте назначения.

Преимущества NCTS с точки зрения эффективности таможенного регулирования:

- улучшение связи и координации работы между таможенными службами, участвующими в транзите;

- минимизация повторяющихся действий, что сэкономит время и поможет избежать ошибок, допускаемых при передаче документов через границу;

- ускорение обработки данных;

- улучшение отслеживания перемещения груза, так как данная система управляется непосредственно таможенными органами;

- снижение стоимости функционирования системы за счет введения электронных документов взамен бумажных;

- обеспечение прозрачности транзитных операций.

Для Республики Беларусь как государства, по территории которого в настоящее время проходят два международных транспортных коридора (№ 2 Берлин—Варшава—Минск—Москва и № 9 Гомель—Минск—Вильнюс—Клайпеда—Калининград), развитие транспортных путей и коммуникаций, пунктов пропуска на границах является одним из приоритетных направлений экономического развития страны.

В 2003 г. экспорт транспортных услуг в Беларуси составил 860,2 млн дол. США, или 58,3 % экспорта услуг, импорт — 196,1 млн дол., или 19,8 % импорта услуг. При этом грузовые автомобильные перевозки занимают первое место (26,6 %) в объеме валютных поступлений от экспорта транспортных услуг.

80 % всех транзитных грузов, следующих через Республику Беларусь, идут в Россию либо из нее. Поэтому вопросы российско-белорусских отношений и упрощение внешнеторговых процедур взаимосвязаны.

На сегодняшний день можно выделить два основных фактора, которые не способствуют активному развитию системы упрощения процедур в международной торговле в Беларуси:

- отсутствие адаптации в белорусских нормах права новых мер регулирования, принятых Европейским союзом в целом, и, в частности, в области таможенного регулирования и международных перевозок;
- расхождения в содержании Таможенных кодексов Беларуси и России.

Помимо вышеперечисленных, это проблемы в системе международных дорожных перевозок (МДП), развитие “Калининградского транзита” и др.

Тем не менее прозрачность и эффективность торговых процедур не устанавливаются быстро и не решаются легко. Упрощение процедур торговли должно стать частью стратегии содействия торговле, включающей:

- 1) присоединение к международным конвенциям по транзиту и перевозкам;
- 2) создание организационной структуры упрощения операций;
- 3) модернизацию таможни.

В законодательной базе Республики Беларусь ряд положений по упрощению внешнеторговых процедур уже заложено. Основу таможенной правовой базы республики составляют Таможенный кодекс и Закон Республики Беларусь “О таможенном тарифе”. Документами Государственного таможенного комитета предусмотрен порядок присвоения статуса “Добросовестный участник внешнеэкономической деятельности”. Обладание данным статусом дает возможность белорусскому импортеру осуществлять таможенное оформление товаров в упрощенном порядке.

Существенными задачами для Беларуси являются согласование Таможенного кодекса с Россией, компьютеризация управления торговыми процедурами.