

через оптовые звенья; создать в регионах на базе розничных и оптовых организаций центры по изучению и прогнозированию тенденций развития товарного рынка, конъюнктуры покупательского спроса для оперативного воздействия на отечественную промышленность в целях повышения качества товаров, освоения их новых видов; сделать более приемлемыми условия поставок товаров в торговые предприятия; отменить налог с продаж, как это уже сделано в России, хотя бы по товарам легкой промышленности; Министерству статистики и анализа разработать методику оценки объема ввоза товаров в республику физическими лицами.

Необходимо также системное проведение рекламы отечественных товаров, расширение и активизацию работы фирменной и ведомственной торговли; соблюдение торговыми предприятиями доведенных удельных весов товаров отечественного производства в общем объеме товарооборота, активизация работы по продаже отечественных товаров в кредит; категорическое запрещение принятия исполкомом решений, ограничивающих или запрещающих поставку и реализацию на территориях областей и г. Минска потребительских товаров, произведенных в других регионах республики; инициирование Министерством иностранных дел (при необходимости) проведения в соответствии с законодательством расследования, предшествующего введению специальных защитных антидемпинговых или компенсационных мер в случае угрозы применения значительного ущерба отраслям белорусской экономики.

Однако потеснить импорт можно лишь при условии, если сами производители перестроятся на выпуск конкурентоспособных товаров по всем потребительским параметрам с учетом конъюнктуры рынка.

Г.В. Турбан, БГЭУ (Минск)

ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ИЗ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА РЫНОК ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Анализ развития международных автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь показывает, что «за период с 1995 по 2003 год выдано свыше 18500 лицензий на право осуществления перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении. Начиная с 1992 года по 2003 год количество субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов по процедуре Международной дорожной перевозки (МДП), увеличилось в 10 раз».

В тоже время, в 2003 году в Беларуси произошло уменьшение количества транспортных предприятий и подвижного состава, осуществляющего международные автомобильные перевозки грузов. В значительной степени это было обусловлено введением в республике дополнительных требований к международным автомобильным перевозчикам:

- наличие у транспортных предприятий и предпринимателей финансовой гарантии на сумму 10 000 долл. США;

- наличие у юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих международные автомобильные перевозки по системе МДП, собственного имущества на сумму, эквивалентную не менее 30 000 евро и не менее 20% собственных транспортных средств (Постановление ГТК РБ от 12 ноября 2002 года №92);

- отмена документов, предоставляющих полное освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов при временном ввозе транспортных средств на таможенную территорию Республики Беларусь (Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 сентября 1997 года №1280). В результате ввоз транспортных средств стал возможен только в режиме временного ввоза, при котором таможенные пошлины и налоги уплачиваются в размере 3% от суммы, которая подлежала бы оплате, если бы товар был выпущен для свободного обращения.

В 2003 году условия приобретения транспортных средств перевозчиками Республики Беларусь были самыми невыгодными в сравнении с условиями соседних государств-конкурентов (России, Литвы, Латвии, стран ЕС).

Тем не менее, в 2003 году поступления иностранной валюты в республику от экспорта услуг грузового транспорта были на 24,1% выше уровня предыдущего года.

Международные автомобильные грузоперевозки являются весьма важным направлением развития внешнеэкономической деятельности Республики Беларусь. Однако, изменения, происходящие в регулировании автоперевозок в Европейском союзе и России на фоне кризиса системы Международных дорожных перевозок (МДП) могут значительно потеснить белорусских грузоперевозчиков на рынке международных перевозок.

Проблемы, возникшие у белорусских международных перевозчиков грузов можно рассматривать на различных уровнях: международном, двустороннем белорусско-российском и внутреннем уровне конкретных фирм. В Европейском союзе происходит ряд серьезных нововведений. Западная Европа стремится всячески оградить свои дороги от международных автоперевозчиков из СНГ. Одним из основных требований является экологическая безопасность. ЕС вводит различные типы разрешений на проезд по территории той или иной страны. Разрешения могут быть обычными или «экологическими» либо многократными (книжка ЕКМТ). В соответствии с новыми нормами экологической безопасности, въезд по «экологическим» разрешениям допускается только при соответствии грузовиков нормам Евро 2. С 1 января 2005 года к выполнению международных перевозок будут допускаться автомобили удовлетворяющие требованиям Евро 4, а с 1 января 2008 года – требованиям Евро 5.

Нормы Евро 2 предъявляют повышенные требования не только к двигателю автомобиля, но и в целом ко всему транспортному средству. При этом ситуация для отечественного автомобилестроения складывается неадекватная.

Еще более серьезной для белорусских перевозчиков является проблема, возникшая в связи с переходом в Европейском союзе на Общий метод

транспортировки грузов, который делает нецелесообразным применения системы МДП. При этом в Республике Беларусь новый метод транзита грузов и его таможенного контроля малоизвестен, и республика не является участницей международных конвенций, позволяющих начать активное внедрение Общего метода.

Внедрение Европейским союзом Общего метода транспортировки грузов в значительной степени обусловлено кризисом системы МДП.

Система МДП действует под управлением Международного союза автомобильного транспорта (MCAT/IRU) с 1953 года. Последний раз положения конвенции пересматривались в 1975 году. Одно из основных предназначений системы МДП - обеспечение уплаты таможенных пошлин. Перевозчики не входят напрямую в IRU. Для этого существуют национальные ассоциации, в Республике Беларусь – Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП). Связка IRU – национальная ассоциация – перевозчик и составляют цепь финансовых гарантий системы МДП перед таможенными странами-участницами Конвенции.

В России система МДП показала свою несостоятельность в 1998-2000 годах. Только в течение одного 1999 года число случаев, когда грузы, пересекая границу, не прибыли на место назначения увеличилось почти в 5 раз. Литовские международные перевозчики, доставлявшие дорогостоящие грузы через территорию Беларуси в Россию, совершили 52 недопоставки в таможню назначения. Сумма задолженности по таможенным платежам составила более 10 млн. долларов США. Для предотвращения сложившейся ситуации белорусская таможня ввела обязательное таможенное сопровождение литовских перевозчиков. Литовские перевозчики выразили несогласие с таким решением и возник вопрос о применении «адекватных мер». Литовская проблема в Беларуси переросла в международную.

При этом ни процедура МДП, ни таможенный кодекс Беларуси не предполагают серьезного расследования недопоставки, наказания недобросовестных грузоотправителей, экспедиторов и грузополучателей, за все отвечает перевозчик. Таможенные органы фактически лишены реальных механизмов воздействия на гарантийную систему Конвенции МДП, что вызывает стабильный рост задолженности по уплате таможенных платежей за недоставленные товары. Конвенция не регламентирует обязанности ни грузоотправителя, ни грузополучателя, не предполагает расследование недопоставки груза, за все отвечает перевозчик.

Серьезную проблему создает и тот факт, что единое таможенное пространство Союза России и Беларуси сегодня признано только нашими двумя государствами. На этом пространстве действуют две гарантийные ассоциации, две таможни. При этом претензии извне предъявляют стране, на территорию которой груз ввезен, но с территории которой как бы не вывезен.

Осложняет работу белорусских перевозчиков и разрешительная система перевозок по территории России в/из третьих стран: в начале года россияне выдают белорусам разрешения, а затем ждут возврата использованных. Когда

разрешения заканчиваются, белорусский транспорт останавливается. Причем из года в год количество разрешений для белорусских перевозчиков сокращается.

Среди проблем, которые необходимо решать на уровне фирм-перевозчиков можно выделить следующие:

- приобретение подвижного состава, отвечающего международным требованиям;
- развитие маркетинговой деятельности;
- повышение качества транспортного обслуживания;
- необходимость снижения транспортных издержек;
- повышение эффективности работы подвижного состава за счет использования прогрессивных технологий и внедрению логистики.

В рекомендациях по определению уровня конкурентоспособности автотранспортных предприятий в рыночных условиях качество транспортного обслуживания оценивается как один из наиболее важных и значимых показателей. Более высокое качество обеспечивает более высокий спрос на предлагаемые услуги. Качество транспортного обслуживания прямо влияет на спрос транспортной продукции в странах ЕС, так в этих странах грузоотправители, наряду с обычными требованиями к перевозкам выдвигают, в качестве необходимого условия для заключения контракта, наличие сертификата качества по международным стандартам серии ISO-9000. Наличие сертификата качества повышает спрос не только отечественных потребителей транспортных услуг, но и зарубежных.

Дальнейшее развитие рынка международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь весьма существенно зависит от адаптации мер и инструментов регулирования, принятых в Европейском союзе на белорусском рынке.

Упрощения торговых процедур, происходящее в ЕС, в условиях глобализации является для Республики Беларусь необходимым условием для создания эффективного сотрудничества с зарубежными странами и организациями. В частности, для Беларуси вопрос упрощения торговли имеет принципиальное значение в переговорах о вступлении в ВТО и для доступа на рынки в ЕС. Становится все более очевидной невозможность дальнейшего существования Беларуси вне Всемирной торговой организации, контролирующей и регулирующей практически всю мировую торговлю. В условиях снижения тарифов в последние десятилетия, акцент на переговорах, проводимых ВТО, был сделан на установление упрощенных и прозрачных таможенных и транспортных процедур с тем, чтобы ускорить бюрократизм, ставший основной преградой для торговли во многих странах. В центре внимания продолжающегося Дога раунда переговоров ВТО стоит вопрос об установлении международных правил и процедур для содействия торговле и обеспечении их обязательного применения.

В результате расширения ЕС, Беларусь становится основными воротами на пути транзитных потоков из Европы в Россию. Таможне придется обслуживать увеличивающиеся грузопотоки при имеющихся ресурсах. Это

грозит очередями на границе, и как следствие падением привлекательности транзитного коридора страны, если на данном этапе не станут осуществляться структурные преобразования в таможенной системе. Переход на электронный документооборот становится неизбежным в условиях, когда:

- количество документов, появляющихся каждый день, намного превышает возможности таможенных служб;
- во всех трех европейских странах граничащих с РБ введены автоматизированные системы обработки таможенных данных;
- Европейских декларации (SAD) на бумажных бланках постепенно выходят из оборота.

И.В. Уриш, БГЭУ (Минск)

ФОРМИРОВАНИЕ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЛЬНЯНОЙ ПРОДУКЦИИ

Одной из основных задач, стоящих перед Республикой Беларусь в области осуществления эффективной внешнеэкономической политики, является диверсификация производства и модификация товарной структуры экспорта льнопродукции в сторону увеличения доли готовых товаров.

Происходящие процессы интеграции льноводческой отрасли РБ в международный рынок текстильных товаров предопределяют объективную необходимость разработки принципиально новых подходов интенсивного воспроизводственного качества развития льняного комплекса Беларуси. Данные подходы целесообразно представить в виде концепции, которая позволяет определить цели, задачи и приоритеты развития льноводства для удовлетворения спроса внутреннего рынка отечественными товарами бытового, специального и технического назначения и увеличения экспорта продукции данного вида.

Главной целью концепции является создание условий, обеспечивающих развитие белорусского льноперерабатывающего комплекса, повышение эффективности производства современных конкурентоспособных товаров, удовлетворяющих потребности населения, государства и субъектов хозяйствования, а также содействие экспорту преимущественно полуфабрикатов и готовых изделий.

Для достижения указанных целей следует найти обоснованные решения таких задач, как: проведение технологической модернизации предприятий легкой промышленности и обеспечение на этой основе стабильного инновационного развития отрасли; насыщение рынка страны современными конкурентоспособными товарами льняной промышленности.

В целях повышения конкурентоспособности продукции в льняной промышленности целесообразно предусмотреть:

- возрождение и дальнейшую интенсификацию научно-производственной кооперации предприятий между собой и с зарубежными партнерами, более активное привлечение в производственный процесс новейших технологий и ноу-хау;