

2. Товаропроводящая сеть за рубежом [Электрон. ресурс] / М-во иностр. дел Респ. Беларусь. Мн., 2004. Режим доступа: <http://www.mfa.gov.by>

3. Внешняя торговля Республики Беларусь: Стат. сб. Мн., 2003.

4. Информация отраслевых министерств и концернов о развитии товаропроводящей сети белорусских предприятий за рубежом (на 01.03. 2004 г.). [Электрон. ресурс] / Нац. центр маркетинга и конъюнктуры цен. Мн., 2004. Режим доступа: http://www.export.by/rus/tps/view.php?cat=exp&file=doc_7.txt

Г.В. ТУРБАН

ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Развитие транспортных путей и коммуникаций, пунктов пропуска на государственных границах является одним из приоритетов Республики Беларусь, направленных на развитие внешнеэкономических связей страны.

В то же время научные теоретические исследования по вопросам таможенного регулирования услуг в целом и международных автомобильных грузоперевозок, в частности, практически отсутствуют. Такое положение в области экономических исследований сложилось не только в Республике Беларусь, но и в других странах СНГ — России, Украине, Молдове и т.д. Практика в этой сфере значительно опередила теорию. В последние десятилетия вопросы таможенного регулирования транспортных услуг разрабатывались такими международными организациями, как Центр ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), Международный торговый центр (МТЦ), Международный совет по торговле и развитию (ЮНКТАД), Всемирная таможенная организация (WCO), Всемирная торговая организация (ВТО) и др. В России вопросы таможенного регулирования транспортных услуг получили развитие у исследователей в области права. Наиболее значимы труды В.Г. Драганова, А.Д. Ершова, В.Г. Свинухова и других [1–3]. В Беларуси таможенное регулирование рассматривалось не во взаимосвязи с международными транспортными услугами, а в контексте интеграционных процессов.

Практики и исследователи в последнее время все чаще говорят об ослаблении позиций белорусских грузовых автоперевозчиков на рынке транспортных услуг, в то же время Беларусь остается выгодным транзитным коридором. Об этом свидетельствует и статистика.

По данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь, количество грузоперевозок автомобильным транспортом, выполненных белорусскими перевозчиками за 2004 г., снизилось на 8,5 %, в том числе транзит — на 17,2 %. Объем перевозок, осуществляемый белорусскими перевозчиками по всем видам автогрузоперевозок, в 2004 г. снизился на 10,4 %.

В то же время за 2004 г. по сравнению с 2003 г. иностранные перевозчики увеличили свое присутствие на белорусском рынке транспортных услуг на 12 % по количеству поездок, в том числе из Беларуси в “третьи страны” на 88,9, транзит — на 7,6 %. Значительный рост перевозок в/из Республики Беларусь, в том числе в/из “третьих стран” иностранными перевозчиками, наб-

людается из-за грузоперевозчиков, зарегистрированных в Польше (рост на 54,2 %), России (на 45,5), Латвии (на 35,5), Молдове (на 28,6), Литве (на 27,0 %) [4].

Соотношение доли иностранных и белорусских перевозчиков при экспорте грузов из Республики Беларусь в 2004 г. составило 38 % / 62 %, в то время как в 2003 г. составляло 30 % / 70 %. Сократилась доля белорусских перевозчиков за данный период и при импорте грузов в Республику Беларусь с 66 % до 62 % [4].

Белорусские перевозчики становятся все менее конкурентоспособными в сравнении со своими основными оппонентами (прежде всего литовскими и польскими перевозчиками). Одной из основных проблем для отечественных перевозчиков стало формирование и обновление автомобильного парка. На 01.07. 2005 г. удельный вес автомобилей, соответствующих экологическим требованиям Евро-3, составлял 10,9 % (1 002 шт.) от общего парка грузовых автомобилей белорусских грузоперевозчиков. Невыгодные условия приобретения зарубежной грузовой техники склоняли белорусов к приобретению отечественных грузовых автомобилей. Доля такой техники, используемой на международных перевозках, увеличилась с 18 % в 2003 г. до 27 % в 2004 г. В то же время отечественная техника недостаточно соответствует экологическим требованиям Европейского союза, в Европе не развита сервисная сеть по ее обслуживанию. Кроме того, условия кредитования, которые предлагают коммерческие банки и лизинговые компании нашей страны для приобретения отечественной техники, абсолютно невыгодны для перевозчиков. Плата за пользование валютными кредитными ресурсами в начале 2005 г. достигла 14–16 % годовых, тогда как основные конкуренты белорусских перевозчиков приобретают грузовые транспортные средства с уплатой 4–7 % годовых за пользование лизингом (кредитом) [5, 14–17].

Затраты белорусских перевозчиков в 2004 г. увеличились и по другим статьям, в частности, налоги и сборы, уплаченные в бюджет, превысили уровень 2003 г. на 19,3 %; на 18,6 % выросли затраты, связанные с эксплуатацией автомобилей, в первую очередь за счет роста цен на топливо (на 23,6 %).

В 2004 г. по сравнению с 2003 г. количество белорусских убыточных предприятий-грузоперевозчиков увеличилось с 13,3 до 16,4 %, а рентабельность снизилась с 5,2 до 4,0 % [4].

Республика Беларусь в силу своего географического положения по-прежнему остается самым выгодным с точки зрения затрат транзитным коридором между Европейским союзом и Россией. Сравнительный анализ затрат белорусских перевозчиков, выполненный РУП «Белтаможсервис», при перевозке товаров по трем различным маршрутам следования из Гамбурга в Москву через территорию Беларуси, Литвы, Украины показал, что они из расчета на один рейс соответственно составили 2 220,28, 2 394,87 и 2 401,35 евро.

По территории Республики Беларусь проходят два международных транспортных коридора (№ 2 Берлин — Варшава — Минск — Москва и № 9 Гомель — Минск — Вильнюс — Клайпеда/Калининград). Между Беларусью и другими государствами заключено 43 соглашения в области международного автомобильного сообщения с 40 государствами.

Развитие международных перевозок весьма выгодно с точки зрения пополнения бюджета Республики Беларусь. Согласно произведенным расчетам в 2005 г. доходы бюджета за счет выданных на взаимной основе иностранных разрешений и поступления от иностранных перевозчиков в виде платы за проезд по дороге М-1/Е-30 составят 58,9 млн дол. США.

В то же время Республика Беларусь как транзитное государство может извлекать выгоду из своего территориального положения при условии адаптации в республике мер таможенного регулирования Европейского союза.

Обеспечить свободу транзита — это международная норма, предусмотренная статьей V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) 1994 г. Эти требования непосредственно относятся к таможенному оформлению.

В июне 2005 г. в Государственном таможенном комитете Республики Беларусь прошел круглый стол с участием делегации из Европейского союза, где координатор Процедуры общего транзита Евросоюза Дитер Каспарайт подчеркнул, что нет необходимости декларировать товары на границе, задача тех, кто занимается перевозками, упростить и ускорить прохождение таможни, сократить издержки.

В Европейском союзе в настоящее время применяются следующие основные системы транзита:

- общий транзит (Common transit);
- карнет TIR (Carnet TIR) (русская версия — Международная дорожная перевозка — МДП);
- карнет АТА (Carnet ATA).

Кроме того, в дополнение имеются региональные соглашения:

- рейнский манифест (Rhine Manifest);
- перемещение товаров НАТО (NATO Form 302);
- почтовый транзит (Post);
- соглашение о перемещении товаров между складами (Procedures with economic impact).

Процедура общего транзита в настоящее время является основной в Европейском союзе. Она была принята совместной Конвенцией Европейского союза и Европейской ассоциации свободной торговли (ЕС/ЕАСТ) в 1987 г. (окончательная редакция документа утверждена 20 декабря 2000 г.) и вступила в силу с 1 июля 2001 г. Ежегодно по данной процедуре в Евросоюзе проводится около 10 млн операций.

Участниками данной Конвенции являются страны Евросоюза, в том числе вступившие в ЕС в 2004 г., а также Швейцария, Исландия и Норвегия.

Решение о присоединении новых стран к Конвенции принимает Объединенный комитет ЕС (ЕС/EFTA Joint Committee) и только на единогласной основе. Страны-претенденты должны полностью соответствовать предъявляемым требованиям по трем основным направлениям — юридическому, операционному (предполагающему разграничение ответственности и обязательств) и уровню компьютерных технологий.

Конвенцию общего транзита нельзя сравнивать с Конвенцией TIR. Это разные системы. В то же время Конвенция TIR является основной в области автомобильных грузоперевозок на территории Республики Беларусь. Общий транзит распространяется на все виды транспорта при пересечении границы — авто-, авиа-, железнодорожный и морской, система TIR — только на автомобильный. Основная цель, которая достигается при общем транзите, — обеспечение сбалансированности между гарантией уплаты таможенных платежей и предоставлением отсрочки платежей при пересечении границы. При этом речь идет не только о таможенных платежах, но и нетарифных методах регулирования. Конвенция общего транзита значительно повышает ответственность за транзит не только перевозчика, но и принципала (гаранта перевозки и уплаты таможенных платежей). Немаловажен и тот факт, что Конвенция TIR была разработана Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, тогда как Конвенция по общему транзиту — таможенными службами ЕС, и при использовании последней повышается контрольная функция таможенных органов.

На практике проблемы с процедурой МДП становятся все более очевидными. Сокращение выдачи книжек МДП в 2004 г., по данным Белорусской ассоциации автомобильных дорожных перевозчиков, составило по отношению к 2003 г. 36 534 шт., или 15,5 % (к 2002 г. — 24,7 %) [1]. В 2005 г. данная тен-

денция продолжилась. Количество юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки по процедуре МДП, сократилось на 1 апреля 2005 г. на 16,3 %, или 277 перевозчиков в сравнении с данными на конец 2003 г. Парк подвижного состава, используемый на международных перевозках по процедуре МДП, сократился за этот период на 2 162 автопоезда, или 19,1 %.

Для присоединения к Конвенции общего транзита требуется значительное время. Работа по присоединению предполагает несколько вариантов: можно просто скопировать правила общего транзита и применять их на национальном уровне либо же ввести в практику часть правил. Данное решение принимается абсолютно независимо каждым государством.

Процедура общего транзита включает 3 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).

Одним из элементов общего транзита является применение транзитной декларации. В международной практике с точки зрения носителей применяются 2 вида деклараций — электронные и бумажные.

С 1 июля 2005 г. стало обязательно использование электронной декларации в Европейском союзе. При этом предполагается заблаговременное предоставление декларации, а не непосредственно на границе. В Республике Беларусь при оформлении товаров в настоящее время используется комбинированный вариант — декларация оформляется на бумажном носителе и представляется ее электронная копия. В Республике Беларусь уже начата работа по переходу на электронное декларирование.

Однако цель упрощения таможенных процедур в международной торговле более глобальная — уменьшить для предприятий сложности их осуществления, прежде всего сократить время и затраты, связанные с ростом документооборота и количества нетарифных барьеров при одновременном обеспечении ответственности таможенного контроля.

По данным Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ), в среднем для каждой международной сделки готовится до 40 различных документов, а с учетом их копий — до 360 экз. Причем эти документы содержат большое количество повторяющихся данных. Товары же не могут двигаться быстрее, чем сопровождающие их документы, а затраты на документооборот оцениваются в размере от 7 до 15 % от общей цены сделки.

В Беларуси принят ряд законодательных документов по упрощению таможенных процедур. С 29 июля 2004 г. вступило в силу постановление ГТК Республики Беларусь № 56, которым определено, что таможенный досмотр должен проводиться в течение 24 часов с момента принятия решения о его проведении. Инструкцией о порядке пропуска через государственную границу Республики Беларусь лиц, транспортных средств и товаров в пунктах пропуска (постановление Государственного таможенного комитета Республики Беларусь и Государственного комитета пограничных войск Республики Беларусь от 14.12. 2004 г. № 91/13) предусмотрен лимит времени в 40 минут на осуществление пограничного и таможенного контроля для грузовых автомобильных транспортных средств, находящихся на полосе движения от начала до его завершения. Однако на практике реализовать данную норму практически невозможно. Причины здесь как в таможенной системе Беларуси, так и в перевозчиках.

Порядок прохождения государственных служб контроля в Республике Беларусь весьма громоздкий, ряд операций дублируется, предполагается провер-

ка большого количества товаросопроводительных документов. Обычные формальности только при таможенном контроле и оформлении предполагают проверку международных транспортных документов, сертификатов, разрешений на импорт (экспорт), а также таможенного обеспечения и занимают порядка одного часа. Более углубленный таможенный контроль, требующий проверки количества и объема перемещаемого товара, страны происхождения, уплаты налогов, пошлин и таможенных сборов, выборочного обследования товаров занимает от трех часов до одних суток. Кроме того, могут устраиваться проверки на предмет контрабанды товаров, таких как наркотики, опасные или ядерные материалы и др. Длительность процедуры таможенного оформления и контроля обусловлена отсутствием в пунктах пропуска необходимых технических средств, несовершенством технологии таможенного контроля. Вследствие этого водители грузового автотранспорта вынуждены простаивать в очередях, дублировать операции по таможенному оформлению на белорусской территории и территории сопредельного государства, что приводит к дополнительным потерям времени и, как следствие, увеличению стоимости перевозимого товара или его порчи.

По экспертным оценкам специалистов таможенных служб Беларуси задержки транспортных средств на таможенной границе по вине перевозчиков при экспорте встречаются достаточно редко, значительно чаще — при импорте. Основными причинами задержек на таможенной границе транспортных средств являются:

при экспорте: отсутствие экспортной декларации, отсутствие товаротранспортной накладной, отсутствие инвойса, нарушение места доставки, нарушение срока доставки, отсутствие специальных разрешений (лицензий), отсутствие отметок таможенного органа оформления;

при импорте: отсутствие денежных средств обеспечения уплаты таможенных платежей на расчетный счет таможни, неверное указание получателя в реестре обеспечения уплаты таможенных платежей, неверное указание кода товара в реестре обеспечения уплаты таможенных платежей, неверное указание фирмы-перевозчика, неверное указание транспортного средства, неверное указание веса или стоимости перемещаемого товара, отсутствие товаротранспортной накладной, отсутствие инвойса, отсутствие на товаросопроводительных документах отметок таможни, отсутствие сертификата происхождения, отсутствие сопроводительного листка сопредельного таможенного органа, отсутствие специальных разрешений (лицензий).

Интенсивность потока физического перемещения грузов через таможенную границу, а также связанных с ним финансового и информационного потоков определяется, в первую очередь, уровнем развития внешнеэкономической деятельности страны.

Ключевым звеном в развитии партнерских взаимоотношений с участниками внешнеэкономической деятельности и в повышении эффективности таможенного контроля является переход на новую систему организации таможенного контроля и таможенного оформления, применение которой позволит снизить затраты времени на проведение таможенного контроля, повысить его эффективность и осуществлять максимально быстро таможенное оформление товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу. Работа в этом направлении должна вестись на основе принципов, предусмотренных в концепции управления таможенными рисками.

Основой системы являются порядок и условия проведения таможенного оформления и таможенного контроля, которые должны быть максимально понятными и “прозрачными”, иметь единое информационное пространство, эффективное информационно-техническое обеспечение, правоохранительную поддержку. Применение данной системы предусматривает:

- внедрение информационных технологий в процесс таможенного оформления и таможенного контроля, в том числе электронного документооборота и электронного декларирования товаров и транспортных средств;
- четкую дифференциацию применения форм таможенного контроля по субъектам внешнеэкономической деятельности и категориям товаров;
- минимизацию таможенных формальностей в пограничных таможенных органах и концентрацию основного таможенного оформления во внутренних таможенных органах;
- использование для таможенных целей в большом объеме предварительной информации, получаемой из различных источников до прибытия товаров;
- активизацию работы по внедрению системы управления рисками и применению системы оперативного контроля;
- минимизацию применения фактического контроля товаров;
- перенос таможенного контроля с этапа основного таможенного оформления на последующие (после выпуска) этапы обращения товаров, осуществление таможенного контроля путем проведения таможенных ревизий.

Информационно-техническое обеспечение таможенной службы должно способствовать достижению качественно нового уровня таможенного администрирования, соответствующего возрастающему объему и многообразию внешнеэкономической деятельности, международной практике таможенного дела. Для этого необходимы кардинальная модернизация информационной системы Государственного таможенного комитета Республики Беларусь и техническое переоснащение таможенных органов. Применение информационных технологий — путь к быстрому ускорению процесса таможенного оформления с одновременным повышением эффективности таможенного контроля. Приоритетными задачами в данном направлении являются:

- внедрение в таможенное дело новых информационных технологий,
- развитие информационно-технической инфраструктуры таможенных органов,
- совершенствование системы информационного взаимодействия таможенных органов с органами государственной власти и организациями Республики Беларусь и других государств,
- повышение уровня информационной безопасности таможенных органов.

Ускорение процессов таможенного оформления позволит нашей стране создать более эффективный и действенный механизм регулирования транзита товаров и в целом внешнеэкономической деятельности, будет эффективно защищать национальную экономику, интересы своих экспортеров.

Литература

1. Драганов В.Г. Российская таможенно-тарифная система: назначение, особенности и недостатки // Ученые записки. 2001. № 2.
2. Ершов А.Д. Основы управления и организации в таможенном деле. СПб., 1999.
3. Свинухов В.Г. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности. Мн., 2004.
4. Отчет о работе международного автомобильного транспорта за 2004 год Белорусской ассоциации международного автомобильного транспорта. Мн., 2005 г.
5. Кучинский С. Дальнобойщики в ближнем бою // Директор. 2005. № 5.