

зование способствует сближению механизма ценообразования на внутреннем рынке международной корпорации и механизма ценообразования на открытом рынке в условиях свободной конкуренции. Во-вторых, регулирование трансфертного ценообразования позволяет бороться с теневой экономикой. Это касается двух важнейших проблем: проблемы уклонения от уплаты налогов и проблемы нелегального вывоза капитала. В-третьих, внедрение системы регулирования трансфертного ценообразования потребует от стран дальнейших шагов в области реальной интеграции национальных экономик; это касается как стран Европейского союза, так и других стран, в которых осуществляют свои экономические операции европейские компании. В частности, проведение исследований в области регулирования трансфертного ценообразования требует тесного сотрудничества налоговых органов разных стран в области обмена информацией, устранения проблемы двойного налогообложения, которая возникает в случае выявления случаев уклонения от уплаты налогов и незаконного вывоза капитала. Более того, построение эффективной системы регулирования трансфертного ценообразования фактически невозможно без тесной интеграции стран на уровне национальных систем государственного регулирования. В частности, необходима унификация систем учета и отчетности, действующих в различных странах, формирование системы соглашений об избежании двойного налогообложения, а также унификация системы уплаты налогов. Реализация указанных мер приведет к масштабной интеграции налоговых систем стран ЕС, других стран, что позволит эффективно регулировать деятельность международных компаний в современных условиях глобализации мировой экономики.

Внедрение системы регулирования трансфертного ценообразования в стране, в том числе и Республике Беларусь, стимулирует внедрение общепринятых принципов построения налоговой системы, открытость экономики, способствует установлению контактов между налоговыми органами разных стран, реальной интеграции Республики Беларусь со странами Европейского союза, а также снижению теневого оборота капитала в мировом масштабе.

*В.В. Мацкевич
БГЭУ (Минск)*

ЕВРОПЕЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ И НОВЫЙ МЕТОД ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ ПОД ТАМОЖЕННЫМ КОНТРОЛЕМ

После вступления в Европейский союз стран Центральной и Восточной Европы Республика Беларусь и ЕС стали непосредственными соседями.

ЕС — это таможенный союз, поэтому вступившие страны должны применять общий торговый режим без исключений. Внутри ЕС дей-

ствуется общий рынок, общие таможенные пошлины, единые положения Таможенного кодекса и как приоритетный, европейский общий метод транспортировки грузов под таможенным контролем.

Общий метод транспортировки грузов принят 20.05.1987 г. соглашением стран Европейского союза и стран Европейской ассоциации свободной торговли, окончательная редакция документа утверждена 20.12.2000 г., фактическое использование общего метода во всех странах Европейского союза началось 01.07.2001 г.

Основные правовые аспекты общего метода изложены в Таможенном кодексе (ТК), принятом Европейским советом 12.10.1992 г., а также в последующих дополнениях к ТК.

Общий метод транспортировки грузов состоит из трех элементов, которые совмещают в себе все основные условия для осуществления транспортировки груза под таможенным контролем и обеспечения гарантии доставки груза по назначению:

- единый административный документ SAD;
- система поручительства;
- электронная система обработки данных NCTS.

Единый административный документ SAD принят 22.05.1987 г. соглашением стран Европейского союза и стран Европейской ассоциации свободной торговли в качестве единого документа для оформления транспортировки грузов. Он предназначен для формирования данных на перевозку груза на бумажных носителях по форме T1/2₄ в зависимости от направления и порядка использования.

Система поручительства по общему методу транспортировки грузов позволяет обеспечить гарантию доставки груза в таможню пункта назначения или "правовому получателю", форму поручительства, наиболее приемлемую к данной конкретной перевозке.

Электронная система обработки данных — новая компьютерная система транзита. Формирование данных на перевозку груза в электронном виде по системе NCTS является наиболее эффективным способом обеспечения контроля доставки при транспортировке груза под таможенным контролем. Распространение системы зависит от уровня технического обеспечения таможен в странах ЕС. С 01.07.2001 г. вступило в силу правовое положение ЕС о распространении системы на все страны ЕС.

Транзитные международные перевозки грузов по территории Республики Беларусь в настоящее время осуществляются в соответствии с условиями Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г.

Общее количество выданных таможенными органами Республики Беларусь разрешений на перевозку товаров под таможенным контролем в 2003 г. составило более 800 тыс., в том числе более половины этого количества — это разрешения на транзитные перевозки грузов по процедуре МДП. Согласно принятому в Республике Беларусь Положению о перевозке товаров под таможенным контролем, участники процесса ис-

пользуют также и другие способы гарантийного обеспечения: гарантию третьего лица, залог, банковскую гарантию, предварительную оплату, таможенное сопровождение, перевозку груза таможенным перевозчиком.

Проведенный анализ показал, что доля транзитных перевозок в Республике Беларусь без использования книжки МДП (в качестве гарантийного обеспечения) постепенно возрастает.

Следует отметить, что система МДП переживает определенный кризис и очередной этап реформ ЕС, который направлен на ужесточение порядка допуска участников процесса перевозки к осуществлению международных перевозок грузов по системе МДП. Количество претензий, которые направлены только таможенными органами Республики Беларусь национальной гарантийной организации БАМАП (Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков), составили более 15 млн дол. США, что говорит о сложной общей ситуации в республике с предоставлением гарантий по обеспечению перевозок грузов под таможенным контролем.

С прогрессирующей экономической и политической интеграцией Европы возникает вопрос, действительно ли она нуждается в двух различных методах транспортировки грузов под таможенным контролем: общем методе транспортировки грузов и транспортировке грузов в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

К сожалению, прямое участие Республики Беларусь в правовых положениях ЕС по распространению и развитию общего метода транспортировки грузов в республике не представляется возможным, так как правовые положения метода распространяются только на страны — члены ЕС.

В декабре 1992 г. была опубликована первая редакция Общей транспортной политики ЕС, которая обозначила вопросы будущего развития общеевропейской транспортной инфраструктуры. Основные принципы документа:

- либерализация транспортного рынка;
- решение экологических проблем;
- создание трансъвропейской транспортной сети (ТТС).

Республика Беларусь вовлечена в развитие коридоров ТТС № 2 и 9. Через пограничные пункты таможенного оформления (ППТО) двух трансъевропейских коридоров на территории Республики Беларусь пропускается более 50 % всего транзитного потока автотранспортных средств. ЕС и Россия заинтересованы в эффективном функционировании транспортных коридоров через территорию Беларуси, т.е. объективно выступают гарантами безопасности Республики Беларусь.

По нашему мнению, к элементам возможной кооперации в области реализации Общей транспортной политики ЕС и Транспортной политики республики можно отнести распространение общего метода транспортировки грузов в целом или отдельными элементами в Республике Беларусь.

Общий метод транспортировки грузов, принятый в ЕС, сопоставим:

- согласно Таможенному кодексу Республики Беларусь с понятием “таможенный режим транзита товаров”, а также с основными разделами Положения “О порядке перевозки товаров под таможенным контролем”;

- согласно Таможенному кодексу Российской Федерации с понятием “таможенный режим международного таможенного транзита”.

Соседи Республики Беларусь Россия и Украина активно сотрудничают с ЕС по вопросам обеспечения непрерывности транспортировки грузов под таможенным контролем по европейской процедуре по территориям своих государств.

Следует отметить, что правовая основа европейского общего метода транспортировки грузов основана также на единых законах, положениях, нормах Европейского союза в областях: гражданского права, налогового, банковского и страхового законодательства, дорожного кодекса ЕС и Общей транспортной политики ЕС, внешнеэкономической деятельности.

Привлекательность Республики Беларусь как транзитного государства как раз и заключается в том, чтобы знать и уметь применять на практике любые методы и способы осуществления транспортировки грузов под таможенным контролем как национальных так и международных уровней.

П.И. Мисуню

НИЭИ Министерства экономики РБ (Минск)

РАСШИРЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА И ПРОБЛЕМЫ ЭКСПОРТА БЕЛОРУССКИХ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Несмотря на то, что отдельные белорусские предприятия, такие как “Керамин”, “Керамика”, “Красносельскстройматериалы” и некоторые другие, уже освоили современные технологии производства и выпускают качественную продукцию, из-за высокой энергоемкости отечественной промышленности строительных материалов некоторые специалисты не видят экспортных перспектив для данной отрасли. И все же в последние годы наблюдается положительная динамика экспорта белорусских строительных материалов. Данная тенденция проявляется как в общем результате внешнеторговой деятельности белорусских производителей, так и в отношении стран Евросоюза. Вместе с тем основным внешним рынком сбыта наших строительных материалов по-прежнему остается Российская Федерация.

Расширение Европейского союза вызывает необходимость проведения ее членами унифицированной с ЕС внешнеторговой политики в отношении нашей страны. С момента включения в состав Евросоюза новые его члены должны в полном объеме выполнять требования нор-