

ПОВЫШЕНИЕ ТРАНЗИТНОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Александра Исакова

Статья посвящена анализу состояния и перспектив дальнейшего развития транспортного комплекса Республики Беларусь. Определены основные факторы, сдерживающие развитие транзитного потенциала страны. Рассмотрен комплекс мер, уже предпринятых для устранения существующих недостатков, и намечены пути дальнейшего развития и совершенствования транспортного потенциала ЕАЭС и Республики Беларусь в частности.

Введение. Транспортные услуги являются одной из ведущих форм общественного производства. От качества функционирования транспортной системы зависит состояние и развитие промышленности, сельского хозяйства, обороны страны и во многом благополучие и качество жизни населения. Для Республики Беларусь, находящейся на перекрестке международных транспортных путей, все более актуальной становится проблема соответствия общим мировым тенденциям и усиления позиций на рынке транспортных услуг как важнейшем секторе мировой экономики.

В этой связи особое значение приобретает поиск новых перспективных рынков транспортных услуг. Рассматривая транзит как важнейший потенциал национальной экономики, с учетом привлекательности географического положения Республики Беларусь, наше государство может стать интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. Однако такие показатели, рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического положения, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные затраты, и т.д. свидетельствуют о том, что транспортный комплекс Республики Беларусь еще недостаточно интегрирован в международный рынок. Этот факт, в свою очередь, обуславливает объективную необходимость определения приоритетов развития экспорта транспортных услуг для Беларуси в условиях усиления интеграционного взаимодействия в рамках Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС).

Основная часть. Государства-члены ЕАЭС имеют существенный транзитно-транспортный потенциал. Это, прежде всего, обусловлено выгодным геополитическим и геоэкономическим положением входящих в него стран, которые являются сухопутным мостом между двумя макрорегионами континента — Европейским союзом (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР) [8]. В частности, только через территорию Республики Беларусь проходят два трансъевропейских транспортных коридора — номер 2 и ответвление коридора номер 9 [3].

Однако необходимо отметить, что транзитный потенциал ЕАЭС сегодня полностью не востребован. Лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны Союза [8].

Основными факторами, сдерживающими реализацию транзитного потенциала стран ЕАЭС, являются:

1) крайне неэффективное использование грузового транспорта. Согласно оценкам экспертов, его средняя производительность в четыре раза ниже, чем в развитых зарубежных странах;

2) низкий технический уровень, высокая степень изношенности в эксплуатации, несоответствие структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям значительной части парка транспортных средств;

3) недостаточное развитие логистических систем, слабая координация работ при осуществлении комбинированных перевозок с участием различных видов транспорта;

4) отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузоперерабатывающих узлах и на междугородных маршрутах, что обусловило значительное сокращение использования большегрузных транспортных средств и неадекватное увеличение на этих перевозках малотоннажного автопарка;

5) недостаточное информационное обеспечение и сервисное обслуживание, сложность таможенных процедур, отсутствие хорошо налаженного механизма регулирования транспортного потока и др.

Также сдерживающим фактором в развитии логистики является сохраняющийся в ЕАЭС принцип резидентства в отношении подачи таможенных деклараций. В настоящее время таможенные декларации подаются по месту регистрации субъектов хозяйствования, хотя компании и предприниматели хотели бы иметь возможность подавать их в любой таможенный орган на территории ЕАЭС [8].

Однако стоит также отметить и плюсы транспортной системы ЕАЭС. Основные позитивные моменты — это многофункциональность транспортно-

логистической сети и возможность использования в транспортно-логистическом центре различных видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, водного и авиатранспорта. Предусмотрено наличие:

- специализированных автоматизированных складских помещений для хранения и переработки грузов;
- контейнерных терминалов;
- площадок для отстоя подвижного состава и разветвленных железнодорожных подъездных путей;
- круглосуточной работы таможенных органов, декларантов и сопутствующих служб государственного надзора на транспорте;
- филиалов банков и центров сертификации;
- транспортно-экспедиционных и брокерских фирм;
- страховых и сюрвейерских компаний;
- центров оптово-розничной торговли и бизнес-центров;
- административных помещений и офисов клиентов, включая иностранные представительства;
- службы охраны и безопасности;
- почты, телеграфа и других видов коммуникаций;
- вычислительных, информационно-логистических и маркетинговых центров;
- центров технического обслуживания подвижного состава;
- магазинов оптово-розничной торговли и демонстрационных залов [7].

Тем не менее, вышеперечисленные недостатки транспортной и логистической сети наглядно проявили себя в том, что Республика Беларусь стала терять свои позиции, как связующее звено двух крупных регионов; зачастую перевозчики предпочитают везти товар «в обход». Естественно, это негативно сказывается как на «имидже» страны, так и на ее доходах. Вопрос о модернизации транзитной системы в условиях нынешней глобализации и интеграции стоит очень остро.

В этой связи целесообразным является рассмотрение комплекса мер, принятых для устранения существующих недостатков и дальнейшего развития транспортного потенциала ЕАЭС и Республики Беларусь в частности.

В Республике Беларусь проводится работа по созданию условий для перемещения пассажиров и грузов через территорию республики в рамках Государственной программы развития транзитного потенциала на 2011—2015 гг. Этот документ носит комплексный характер, поскольку предусматривает совместную работу по ее

реализации 17 республиканских органов государственного управления и облисполкомов. Программой предусмотрено выполнение 67 мероприятий по шести разделам — совершенствование законодательства в области обеспечения транзита, организационно-технические мероприятия, реконструкция и модернизация транзитной инфраструктуры, развитие международного сотрудничества, расширение финансовых коридоров, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Общий анализ ситуации в области транзита по территории республики показывает, что заложенные в этом программном документе подходы дали положительный результат.

В рамках расширения финансовых коридоров Национальным банком совместно с коммерческими банками проводилась работа по совершенствованию банковской системы. Помимо того, совместно с транспортными и торговыми организациями продолжалось совершенствование системы безналичных расчетов на объектах транспорта и придорожного сервиса — оплата транспортных услуг, услуг, предоставляемых на объектах придорожного сервиса с использованием банковских пластиковых карточек. Минфином проводилась работа по развитию рынка ценных бумаг и национальной системы страхования [4].

Важным направлением повышения транзитного потенциала стала принятая Программа развития логистической системы Беларуси до 2015 г., которой предусмотрено создание 50 транспортно-логистических центров. Особое внимание при этом уделяется двум основным аспектам: поиску потенциальных инвесторов и привлечению инвестиций в строительство, а также их эксплуатации в ходе проведения международных выставок, конгрессов, форумов, семинаров транспортно-логистической тематики и встреч с инвесторами [8].

Стоит также упомянуть частично реализованный с 1 января 2014 г. проект «две службы на границе», в соответствии с которым таможенным органам переданы функции транспортного, санитарно-карантинного контроля на белорусском участке таможенной границы. Сокращение служб, выполняющих контрольные функции в пункте пропуска, — не что иное, как способ ускорить процесс прохождения границы. В течение 2015—2016 гг. проект получит продолжение: планируется поэтапная передача таможенным органам и отдельных функций документарного контроля в отношении товаров с минимальным санитарно-ветеринарным риском [5].

Достижение положительных параметров по экспорту услуг было обеспечено за счет эффективного использования транспорта, увеличения коэффициента использования пробега, в результате чего уменьшилась потребность в иностранных разрешениях. Достаточно активно шла работа по увеличению при-

сутствия белорусских автоперевозчиков на нетрадиционных направлениях, освоению новых рынков, продолжалась модернизация автопарка.

Эксперимент, проводимый в пункте пропуска «Козловичи» по функционированию системы электронной очереди, вызвал множество споров. Пока нет однозначного ответа на вопрос: выгоден ли этот проект, способен ли такой механизм сократить время прохождения границы — нужно определить его эффективность. Следует учитывать, что на сегодняшний день система электронной очереди — дорогостоящий проект, реализуемый, кстати, за счет собственных средств предприятия и пока не пользующийся популярностью у перевозчиков. С начала эксперимента (за 23 дня) пересекли границу, предварительно забронировав электронную очередь, 33 водителя грузовых транспортных средств. Соответственно, сначала нужно определить эффективность этого проекта, и если для бизнес-сообщества он будет действительно прорывным решением, то его поддержит таможенная служба [5].

Нельзя обойти стороной и тот факт, что на модернизацию транспортной системы очень сильно повлияет разрабатывающийся таможенный кодекс ЕАЭС. Работа над ним длится уже около двух лет: этот кодекс станет основой системы таможенного законодательства в новом объединении. Проведена огромная работа по кодификации действующей договорно-правовой базы Таможенного союза (ТС) и Единого экономического пространства. В проекте нового Кодекса кодифицировано 16 действующих договоров, а основной акцент в нем сделан на информационном взаимодействии между таможенными и иными госорганами, а также субъектами внешнеэкономической деятельности посредством электронного обмена сведениями [5].

Были согласованы следующие подходы, которые будут реализованы в проекте ТК Союза:

- приоритет электронного таможенного декларирования и применение письменного декларирования только в определенных таможенным законодательством случаях;
- возможность совершения таможенных операций, связанных с регистрацией таможенной декларации, автоматически;
- возможность подачи таможенной декларации без представления таможенному органу документов, на основании которых она заполнена;
- использование механизма единого окна при совершении таможенных операций, в том числе связанных с прибытием, убытием и таможенным декларированием товаров;

- оптимизация предварительного информирования таможенных органов о товарах, ввозимых на таможенную территорию Союза;
- унификация особенностей таможенного декларирования товаров, перемещаемых в несобранном или разобранном виде, применение неполного таможенного декларирования и периодического таможенного декларирования;
- сокращение сроков выпуска товаров до четырех часов с момента регистрации таможенной декларации, если по результатам проверки таможенной декларации системой управления рисками не рекомендовано проведение таможенного контроля в форме проверки таможенных, иных документов и сведений либо других форм таможенного контроля, связанных с проверкой товаров;
- установление возможности выпуска товаров под обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в случае, если таможенный контроль, начатый до выпуска товаров, не завершен;
- совершенствование института уполномоченных экономических операторов;
- уточнение содержания и условий отдельных таможенных процедур [6].

Важное значение для повышения эффективности использования транзитного потенциала имеет также работа, проводимая в рамках ЕЭК по вопросу присоединения государств-членов ЕАЭС к Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами 1987 г. и Конвенции о процедуре общего транзита 1987 г. Унификация таможенного законодательства ЕАЭС, действующими в ЕС, позволит существенно сократить временные и материальные затраты для совершения таможенных операций, а также сократить количество административных барьеров на пути товаров, в том числе перемещаемых транзитом через территорию республики.

Основным условием присоединения к этим Конвенциям является приведение нормативной правовой базы ЕАЭС, а также государств-членов Таможенного союза ЕАЭС в соответствие с международными нормами. Государство, которое изъявит желание присоединиться к этим конвенциям, должно получить от Комиссии Европейского союза приглашение, что возможно только при условии наличия:

- возможности имплементации законодательства Евросоюза об общем транзите и упрощении формальностей в торговле на правовом, операционном, компьютеризированном уровнях;
- компьютеризированной транзитной системы и готовности таможенных органов к выполнению технологических и финансовых требований, необходимых для присоединения к конвенциям.

Таможенными органами Республики Беларусь уже внедрены отдельные элементы системы общего транзита Евросоюза. Например, принят соответствующий Указ Президента Республики Беларусь от 16.07.2007 г. «О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь», которым определен перечень сведений, подлежащих проверке таможенными органами при пересечении границы транзитными товарами, он сокращен до 4. К таким сведениям относятся: наименование товара, количество товара, число грузовых мест, вес брутто. Остальные сведения носят для таможенных целей информационный характер. Это позволяет, не снижая степени контроля в отношении перемещаемых товаров, упростить их транзитное перемещение по территории Республики Беларусь.

При выполнении транзитных автомобильных перевозок грузов по территории Беларуси применяются две системы: национальная и международная - с использованием книжки МДП. Грузоперевозчик, оформив в ЕС при экспорте товаров ЕАД, на внешней границе ЕС должен его закрыть, а на пограничном пункте таможенного оформления Республики Беларусь открыть национальный ДТТ. Предоставив таможенной службе одну из форм обеспечения уплаты таможенных платежей, отправитель груза получает разрешение на таможенный транзит. Аналогичный порядок действует при экспорте товаров из Беларуси в страны ЕС. Документ ДТТ практически полностью идентичен европейскому ЕАД и его использование позволяет таможенным органам при перевозке товаров под таможенным контролем в международном сообщении реализовывать очень важный организационный принцип: «Одна перевозка — один документ — одна остановка». При этом значительно сокращается время пересечения границы, что является одним из основных факторов повышения эффективности транспортной деятельности при выполнении транзитных перевозок грузов [4].

Вместе с тем, ЕЭК активизирована работа по созданию альтернативных перемещению товаров с применением книжки МДП вариантов осуществления таможенного транзита товаров.

Так, подготовлен проект протокола по внесению изменений в Соглашение от 21 мая 2010 года «О некоторых вопросах предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, особенностях взыскания таможенных пошлин, налогов и порядке перечисления взысканных сумм в отношении таких товаров» и направлен в государства-члена ЕАЭС для рассмотрения и подготовки предложений. Проектом протокола предпола-

гается создание института гарантов, гарантирующих уплату таможенных платежей при таможенном транзите.

Предложенный ЕЭК механизм достаточно близок к институту поручительства, действующему в государствах-членах ЕАЭС, однако имеется ряд существенных отличий.

Подготовленный проект протокола не следует рассматривать как готовый окончательный вариант. Он может быть доработан с учетом поступивших от сторон замечаний и предложений, в том числе с учетом имеющегося в государствах положительного опыта по развитию системы поручительства [10].

Анализируя нынешний подход законодательства к совершению различных таможенных операций, можно уверенно заявить, что существующий на сегодняшний день в Республике Беларусь усложненный документооборот снижает эффективность оказания логистических услуг, приводит к удорожанию и существенным временным и финансовым затратам (увеличение фонда оплаты труда, стоимость бланков строгой отчетности др.).

Страны же Европейского союза используют в своей деятельности электронный документооборот (обмен документами в согласованной сторонами в договоре форме путем передачи их по электронной почте). Форма документов, в том числе и бухгалтерских, может быть установлена сторонами договорных отношений самостоятельно, под их личную ответственность.

В настоящее время законодательство Республики Беларусь (в частности, Гражданский кодекс Республики Беларусь) построено таким образом, что при возникновении гражданских правоотношений между заказчиком и логистическим оператором участники вынуждены заключать множество договоров, сопутствующих им же (договор хранения, договор перевозки, договор транспортной экспедиции, договор оказания услуг и т.д.). Такая чрезмерность в документообороте снижает привлекательность белорусских логистических операторов по сравнению с операторами в сопредельных странах.

Переход к электронному документообороту, изменение порядка оформления товародвижения в части первичных документов в сторону упрощения, предоставление свободы субъектам хозяйствования в части определения формы документооборота с контрагентами и зон ответственности при приеме-передаче материальных ценностей — цели, к которым нужно стремиться для развития логистического сектора экономики Беларуси.

Заключение. При особо выгодном географическом положении транзитный потенциал Республики Беларусь реализован не в полной мере. Этому способствует ряд объективных проблем, например, действующая законодательная база, не в

полной мере обеспечивающая транзитную привлекательность страны; запоздалость унификации нормативных правовых актов с общепринятыми международными прогрессивными нормами; сложный документооборот; неразвитая логистическая система; принцип «резидентства» и т.д.

Для эффективной реализации транзитного потенциала на базе интеграции в европейскую транзитную систему необходимо продолжать работу по модернизации транспортных коммуникаций, энергосистемы, информационных систем, уделять особое внимание развитию участков II и IX международных транспортных коридоров, а также развитию транспортной логистики. Необходимо совершенствование нормативно-правовой базы, в частности условий транзита, для гармонизации с правовыми нормами, применяемыми в европейской транзитной системе.

В свою очередь таможенным органам необходимо продолжать обеспечивать баланс между объемами контроля, гарантированным противодействием трансграничной преступности, скоростью обработки грузов, обязанностями пополнения республиканского бюджета и выполнения межгосударственных обязательств. Решение этих задач видится в оптимизации выполнения контрольных функций, совместной с бизнесом реализации информационных и технологических проектов.

В свете поставленных задач государственно-частное партнерство приобретает особое значение. Только скоординировав и объединив усилия, бизнес и таможенные органы смогут осуществить генеральную задачу по повышению транзитной привлекательности Республики Беларусь.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Модернизированный Таможенный кодекс Европейского союза, установленный Постановлением № 450/2008 Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2008, вступивший в силу 24 июня 2008 года

2. Таможенный Кодекс Таможенного союза; Приложение к Договору о Таможенном кодексе таможенного союза от 27 ноября 2009 года

3. Веснік Брэсцкага ўніверсітэта = VestnikofBrestUniversity. Серыя 2 = Series 2. Гісторыя. Эканоміка. Права. = History. Economics. Law / заснавальнік Установа адукацыі “Брэсцкі дзяржаўны ўніверсітэт імя А.С.Пушкіна”. — Брэст : БрДУ імя А.С.Пушкіна, 2010- УДК:330. — ISSN 2218-0281 2012, №1, 1

4. Белорусский экономический журнал / Учредители: М-во экономики Респ. Беларусь, Науч.-исслед. экон. ин-т М-ва экономики Респ. Беларусь, Бел. гос. экон. ун-т и др. — Мн., 1997 — . №2, 3.

5. Таможенный вестник / Государственный таможенный комитет Республики Беларусь. — Минск :Белтаможсервис, 1996. — УДК: 339.543/(476) 2015, №1. — С. 1—

11.

6. Таможенное регулирование. Таможенный контроль / Учредитель Региональная благотворительная общественная организация инвалидов и пенсионеров «Просвещение». — Москва: Просвещение, 2015, №№ 1—9.

7. Транспорт. Транзит. Беларусь = Transport. Transit. Belarus. — [Б. м. : б. и., 2014]. — 57 с.

8. Экономика, моделирование, прогнозирование / Государственное научное учреждение «Научно-исследовательский экономический институт Министерства экономики Республики Беларусь». — Минск: НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь, 2007. — 2014. Вып. 3—14.

9. Official website of European Commission <http://ec.europa.eu/> — Режим доступа http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/common_community/index_en.htm. — Дата доступа 10.10.2015

10. Всё о таможене. <http://www.tks.ru/>. — Режим доступа: <http://www.tks.ru/news/nearby/2014/02/14/0006>. — Дата доступа: 10.10.2015

Increase of transit attractiveness of Republic of Belarus as a perspective direction of development of national economy (Alexandra Isakova)

Article is devoted to the analysis of a state and prospects of further development of a transport complex of Republic of Belarus. The major factors constraining development of transit capacity of the country are defined. The package of measures, the existing shortcomings which are already undertaken for elimination is considered, and ways of further development and improvement of transport capacity of EEU and Republic of Belarus in particular are planned.

Статья поступила 7.09.2015 г.

e-mail авторов для контактов: isakova0501@yandex.ru