

# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНЗИТ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ

**Кудряшов Никита Георгиевич**  
факультет международных отношений БГУ  
г. Минск, Республика Беларусь

*The article is dedicated to the problems of international transit and to the factors that hinder the process of the growth of international transit of goods through the territory of the Republic of Belarus. The concept of international transit is analyzed from the standpoint of theoretical approach. The level of realization of transit potential is estimated in the article using proposed efficiency ratio of transit.*

На сегодняшний день вопросы международного транзита товаров являются противоречивыми по своей природе, поскольку в науке отсутствуют устоявшиеся определения и характеристики данного понятия [5, с. XI].

Анализируя подходы к определению понятия «международный транзит» в экономической и правовой литературе, можно сделать вывод, что данное понятие включает в себя ряд необходимых условий, а именно: места отправления и назначения товаров находятся за пределами государства, по территории которого проходит перемещение данных товаров; товары, перемещаемые при данном условии, имеют иностранное происхождение. Многие исследователи пришли к выводу, что международный транзит является катализатором экспорта услуг, а некоторые относят международный транзит товаров напрямую к экспорту транспортных услуг [1, с.4]. В ряде исследований международный транзит рассматривается в качестве разновидности экспорта транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории государства. Набор и качество этих услуг зависит от уровня развития национальной логистической товаропроводящей сети, который в большей или

меньшей степени позволяет получать дополнительные доходы и улучшать имидж страны как транзитного государства. На основании анализа определений международный транзит представляется нами как процесс перемещения грузов иностранного происхождения по территории страны между двумя точками её государственной границы без применения мер экономической политики, с потенциальной возможностью оказания различных услуг с добавленной стоимостью, не меняющих качественное состояние груза (товаров).

Международный транзит принято делить на два вида:

- прямой – если товары, следующие транзитом, не размещаются на таможенном складе;
- косвенный – при размещении товаров на таможенном складе.

Динамика и структура международных транзитных перевозок определяется основными факторами:

- постоянный рост мировой торговли и экономики;
- перераспределение товарных потоков между главными странами-участниками внешнего товарообмена;
- новые высокие требования, предъявляемые к качеству транспортно-логистических услуг.

Доходы от транзита вносят весомый вклад в экономику нашей страны. Эффективное использование транзитного потенциала положительно влияет на наполнение государственного бюджета, повышая авторитет государства на международной арене. Торгово-экономическое сотрудничество между странами постсоветского пространства получило особый импульс к развитию после создания Евразийского экономического союза. Особое внимание уделяется 2-ому Трансъевропейскому (Международному) транспортному коридору направления "запад-восток" и потокам товаров, следующим по нему, а также 9-ому Международному транспортному коридору «север-юг». Министерством транспорта Республики Беларусь совместно с другими ведомствами проводится работа по повышению эффективности использования транзитного потенциала республики, которая реализуется в рамках утвержденных Правительством программ развития транзитного

потенциала республики на 2010-2015 гг. и на 2016-2020 гг. Благодаря эффективному использованию транзитного потенциала республики и принимаемым мерам доходы от транзита в 2014 году составили 2,8 млрд. долларов США, а за период 2011- 2014 гг. около 12 млрд. долл. США [2]. Ежегодный рост показателей доходов от транзита отмечался с 2010 до второй половины 2014 года, снизившись затем под влиянием геополитических и геоэкономических факторов.

Протяженность международных транспортных коридоров через нашу территорию составляет 1500 км, однако создание транспортных коридоров для беспрепятственного передвижения международных транспортных средств – это лишь небольшая часть комплекса технологически взаимосвязанных услуг в отношении всех участников процесса организации и выполнения международных перевозок и контроля над их осуществлением (таможня, транспортная инспекция, экспедиторы, непосредственно перевозчики). В последнее время состояние рынка международных автомобильных перевозок характеризуется изменениями: ужесточается конкурентная среда, сокращаются объемы перевозок, меняется динамика международных автомобильных перевозок.

Среди факторов, тормозящих процесс роста международных транзитных перевозок по территории Беларуси, необходимо выделить следующие:

1. Функционирование разрешительной системы международных автомобильных перевозок между странами ЕАЭС, при которой квотируется количество перевозок (в том числе транзитных) национальными перевозчиками по территории третьей страны. Например, если рассмотреть составляющую транзита через территорию Республики Беларусь автомобильным транспортом, то около 50 процентов занято российскими перевозчиками (причем российским перевозчикам не нужно получать разрешения на проезд по территории РБ), 24 процента – польские перевозчики, и только до 15 процентов – белорусские.

2. Принцип резидентства, мешающий свободному движению товаров по территории ЕАЭС. Суть принципа состоит в том, что декларант имеет право подавать декларацию на товары в

таможенные органы только той страны, резидентом которой он является. В данный момент назревает необходимость заключения международного договора, допускающего подачу таможенной декларации в любой таможенный орган ЕАЭС, однако отмена «принципа резидентства» повлечет унификацию очень многих смежных законодательных норм, к чему страны-участницы ЕАЭС пока еще не готовы.

3. Задержки на границе. Среднесуточный пробег грузового транспорта в ЕС составляет 700 км в сутки, в Беларуси - 275 км. Простой транспорта в основном складывается из времени пересечения границы, оформления на границе, прохождения контроля, оформления транзитных процедур и т. д. Одним из существенных моментов, которые ускоряют пересечение границ, является использование системы электронного предварительного уведомления таможни.

4. Аспекты налогового законодательства стран-участниц ЕАЭС. На данном этапе рассматривается возможность унификации ставки налога на добавленную стоимость и снижения налоговой нагрузки на определенный перечень юридических лиц (уполномоченных экономических операторов, владельцев таможенных складов и складов временного хранения и других).

5. Двусторонние санкции. Новый барьер, появившийся при перевозках грузов транзитом через территорию Республики Беларусь в Российскую Федерацию и далее в третьи страны, – это положения, содержащиеся в нормах российского законодательства относительно запрета ввоза определенного перечня товаров. Транзит санкционных товаров через территорию Российской Федерации в третьи страны возможен только через российский участок границы ЕАЭС (в указанных железнодорожных и автомобильных пунктах пропуска). Таким образом, автомобильные перевозчики из Республики Беларусь лишились возможности перемещать данную категорию (санкционных) товаров транзитом через территорию Российской Федерации. Ориентировочные потери белорусских автомобильных перевозчиков составили порядка 1,5 млн. евро.

Среди мер по повышению транзитной привлекательности на законодательном уровне, можно выделить необходимость нормативного закрепления понятий «транзит», «международный транзит»; присоединения государств-членов ЕАЭС к Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами 1987 г. и Конвенции о процедуре общего транзита. Дополнительные условия для развития логистической инфраструктуры и увеличения транзитных потоков через территорию республики Беларусь также возможно создать, выполнив задачу по переориентации части грузопотока со складов и таможенных терминалов Европейского союза на транспортно-логистические объекты Республики Беларусь.

Анализ структуры общего объема транзитных перевозок грузов показывает, что через территорию Беларуси проходит большая часть российского экспорта, который до 90% составляют сырье и материалы. Как правило, это каменный уголь, нефть и нефтепродукты, химические и минеральные удобрения, черные металлы, руда железная и марганцевая, жмыхи. Железнодорожный транспорт играет ключевую роль при экспорте российских товаров. Из стран Европейского союза через нашу страну следует в основном продукция с высокой добавленной стоимостью: машины, транспортное оборудование, промышленные изделия, продукция повседневного спроса, продукты питания. При транзите европейских грузов в Россию ключевая роль принадлежит автомобильному транспорту. По оценкам экспертов, порядка 85% европейских транзитных грузов следует через нашу страну автотранспортом.

В современных реалиях интерес представляют исследования транзитного потенциала страны. Следует отметить, что основная часть международного транзита через территорию Беларуси автомобильным транспортом (около 95%) приходится на II МТК «Запад-Восток», причем в основном преобладают транзитные грузы из Европейского союза в Россию, и, в меньшей степени, в обратном направлении.

Для количественной оценки степени реализации транзитного потенциала нами предлагается *коэффициент эффективности*

транзита  $E_t$ , который определяется как отношение годового объема фактического международного транзита к потенциальному:

$$E_t = \frac{T_r}{T_p}$$

где  $T_r$  – реальный (фактический) объем международного транзита,  $T_p$  – потенциально возможный объем международного транзита. Последний определен для Республики Беларусь посредством сложения объемов международных автоперевозок между Европейским союзом (21 страна), Российской Федерацией и Республикой Казахстан. Данный показатель в сравнении с фактическим транзитом через территорию Республики Беларусь позволяет с небольшой долей погрешности выявить объемы международных транзитных потоков, которые по каким-либо причинам следуют в обход территории нашей страны.

Таблица 1 Динамика коэффициента эффективности транзита для Республики Беларусь

год	$T_r$ , тыс. тонн	$T_p$ , тыс. тонн	$E_t$
2010	11169	15729,9	<b>0,71</b>
2011	13263	16453,6	<b>0,80</b>
2012	14890	17364,4	<b>0,856</b>
2013	16154	17750,1	<b>0,91</b>
2014	15082	16373,8	<b>0,92</b>
2015	14725	16185,3	<b>0,91</b>

Примечание: Источник – Составлено автором на основе [3,4].

Динамика предложенного коэффициента (таблица 1) позволяет дать количественную оценку степени реализации транзитного потенциала II МТК «Запад-Восток» для автомобильного транспорта на участке, проходящем через территорию нашей страны. Начиная с 2010 года мы наблюдаем положительную динамику коэффициента, что свидетельствует о достаточно эффективных шагах государства по улучшению внутренних

факторов реализации транзитного потенциала страны (инфраструктурных, технологических, экономико-правовых). Если в 2010 году транзитный потенциал для автотранспорта был реализован примерно на 70 %, то спустя пять лет мы имеем цифру в 91%. Учитывая наши предыдущие допущения, можно предположить, что порядка 9-10% международного товарного потока следует в обход нашей территории, хотя для его транспортировки потенциально мог бы использоваться II Международный транспортный коридор (его белорусский участок). На привлечение это потока должны быть направлены усилия государства и бизнеса.

Необходимо подчеркнуть, что геополитические факторы оказывают лишь косвенное влияние на коэффициент эффективности транзита, его значение зависит от реального (фактического) транзита через территорию страны.

Теоретический подход к международному транзиту не только как к процессу перевозки иностранных грузов через территорию страны, а как к экономическому ресурсу, позволил акцентировать внимание на потенциальных возможностях увеличения экспорта транспортных услуг национальными компаниями грузовладельцев и перевозчиков, получения дополнительных доходов, улучшения показателей развития национальной экономики и имиджа страны как транзитного государства. Предложенный коэффициент эффективности транзита позволяет с определенной долей погрешности оценить степень реализации транзитного потенциала II-го Международного автомобильного транспортного коридора. Расчет коэффициента показал, что международный транзит товаров автомобильным транспортом через территорию нашей страны растет по отношению к потенциально возможному. Это свидетельствует об успешной работе таможенных и других государственных органов, а также бизнес-сообщества по привлечению международных транзитных потоков товаров через территорию Республики Беларусь. Тем не менее, существуют определенные препятствия различного характера на пути роста международных транзитных потоков товаров через территорию

Беларуси. Усилия государства и бизнеса должны быть направлены на преодоление этих проблем.

### **Список использованной литературы.**

1. Арсенов, В. И. Перспективы интеграции российского транспорта в систему евроазиатских транспортных связей / В. И. Арсенов // Транспорт Российской Федерации. – 2007. – № 10. – С. 4–7.

2. Доходы от транзита по территории республики [Электронный ресурс] // Белорусская ассоциация международных экспедиторов. – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/dohody-ot-tranzita-po-territorii-respubliki> – Дата доступа: 08.09.2016.

3. Статистика автомобильных грузовых перевозок [Электронный ресурс] // Eurostat, Автогрузоперевозки (отчеты) – Режим доступа: <http://www.eurostat.com/services/product> – Дата доступа: 18.08.2016.

4. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2013: справочник / Белорусская ассоциация международных экспедиторов; сост.: Н. В. Гарбуз [и др.]; под ред. Горбеля Н. В. – Мн.: Центр «БАМЭ-экспедитор», 2013. – 152 с.

5. Melgar, V. H. The Transit of Goods in Public International Law / V. H. Melgar. – Leiden-Boston : Brill Nijhoff, 2015. – 359 p.