**ТАМОЖЕННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ**

 **ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

 **РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

 **Буцанец Нелли Борисовна**

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

г. Минск, Республика Беларусь

**Пустовалов Виктор Константинович, Байкова Надежда Иосифовна**

Республиканский институт инновационных технологий БНТУ

г. Минск, Республика Беларусь

*The article describes the characteristics and problems of customs security of transport infrastructure of the Republic of Belarus. National transport infrastructure is organizational and technical system that provides precise and smooth implementation of transport and logistics functions and minimization of transportation costs. Its main purpose is to provide cross-channel distribution. In this paper is highlighted the role of customs regulation in development and efficiency improvement of transport and logistics infrastructure of Belarus.*

 В современных условиях экономической нестабильности весьма актуальными становятся вопросы оптимизации белорусской транспортной инфраструктуры. Эффективное таможенное обеспечение становится основой ее развития. Транспортная инфраструктура Беларуси – организационно-техническая система, которая призвана обеспечивать четкое и бесперебойное выполнение транспортно-логистических функций и минимизацию транспортных издержек. Основная ее цель совместно с таможенным регулированием – обеспечивать проходимость каналов распределения (поддерживать оптимальные пропорции между объемом перерабатываемых товаров, перевозной стоимостью транспортных средств, мощностью транспортной сети, перегрузочной способностью складов), в ускоренном режиме совершать таможенные операции, эффективно осуществлять таможенный контроль. От транспортной инфраструктуры зависит возможность передачи и переработки данных о перемещаемых грузах. Телеинформационная инфраструктура, применяемая в белорусской транспортной логистике, воздействует на проходимость распределительных каналов на уровне информационных потоков.

 Для совместного развития транспортных систем Беларуси и других стран существенны тесные связи между видами транспорта и внутри них. Процесс взаимной увязки элементов отдельных видов транспорта в международном масштабе осложнен, так как неодинаковы не только инвестиционные возможности отдельных государств, но и параметры инфраструктурных элементов транспорта, создававшихся в разных местах и в разное время. Государства пытаются их уни­фицировать, и уже есть положительный опыт унификация размеров контейнеров через ИСО. Целостность элементов предлагает единство технологии перевозки во всей транспортной цепи или комбинацию различных видов транспорта (би-, мульти- и интермодальные перевозки).

 Узловыми элементами инфраструктуры дорожного транс­порта в международном транспорте являютсяместа стоянки для дорожных составов и перегрузочные терминалы (в том чис­ле комбинированного транспорта и интермодального), в кото­рых происходит соединение с сетями дорог других видов транс­порта или других перевозчиков. Белорусская транспортная инфраструктура, одновременно являясь ин­фраструктурой логистической, составляет самую важную под­систему, обеспечивающую всякое перемещение товаров и гру­зов. Крупные фирмы, специализирующиеся на транспорти­ровке, создают собственные складские центры. Белорусские экспортные компании, за­нятые в промышленном секторе, для улучшения продвижения своих продуктов на различные рынки вкладывают инвестиции в центры распределения. Нередко из таких компаний выделя­ются независимые хозяйствующие субъекты — будущие белорусские логис­тические операторы, оказывающие услуги третьим фирмам. Логистические центры Беларуси (”Брест-Белтаможсервис“, ”Минск-Белтаможсервис“, ИП ”БЛТ-Логистик“, ОАО ”Озерцо-Логистик“, СООО ”БелВингесЛогистик“, ТЧУП ”ШАТЕ-М Плюс“, ООО ”Двадцать четыре“, ОАО ”Белмагистраль-автотранс“, СООО ”Брествнештранс“, РУП ”Минск-Кристалл“ и ООО ”ИнтерСтройПортал Плюс“) — это крупные, хорошо оснащен­ные предприятия, предназначенные для оказания широкого спектра логистических услуг другим фирмам на коммерческой основе.

 В международной логистике они имеют многочисленные функциональные подразделения, причем в разных странах им соответствуют собственные определения, отражающие концептуальное виде­ние назначения данных предприятий: plates forme multimodales (фр.); freight villages (англ.); Gutewerkehrszепtrum (GVZ)(нем.); interporti (итал.). Французские и английские концепции исходят из потребности внедрения технологических инноваций в логистических центрах; немецкие — из необходимости рационализации пространственной и функциональной систем городских агломера­ций и развития интермодальных видов перевозок; итальян­ские — из стратегии повышения конкурентоспособности итальянских морских портов как пунктов транзита, а также из соображений развития экспорта с интенсивным использовани­ем интермодальных перевозок при перемещении грузов.

Одной из основных задач белорусской транспортной инфраструктуры, на наш взгляд, должна стать максимальная координация материальных и информацион­ных потоков при их объединении. Для решения этой задачи все шире следует применять электронную обработку данных, автоматизацию услуг и внедрение других достижений, способ­ствующих совершенствованию структуры информационных потоков в логистике. В транспортной логистике с современными информаци­онными технологиями связаны такие возможности, как получение информации, необходимой для принятия ре­шений по конфигурации международной цепи поставок и опре­деления целей транспортного обслуживания клиентов; обмен информацией и обеспечение взаимодействии его участников; контроль эффективности функционирования междуна­родной транспорной цепи и принятие оперативных корректирую­щих решений.

 На наш взгляд, белорусские перевозчики и таможенники должны активнее использовать и внедрять в практику работы элементы геоинформационной логистической системы (geographical information system GIS), предназначенной для сбора, хранения, обработки, отображения, распространения пространственно-временных данных, а также обеспечения доступа к ним. Другими словами, это расширенная форма базы данных, в которой каждый объект кроме традиционных атрибутов характеризуется своим географическим положением. GIS обеспечивают отображение местонахождения объектов на электронных картах, моделирования и планирование транспортных потоков, мониторинг состояния транспортных систем в пространстве и времени. Приложения технологии GIS в сфере белорусской транспортной логистики и таможни весьма разнообразны. Они позволяют создавать новые данные, связывать их с пространственной информацией, выявлять особенности и взаимосвязи, не всегда очевидные в таблицах, диаграммах и графиках. Геоинформационные системы, на наш взгляд, способствуют оптимизации транспортной инфраструктуры Беларуси и ее таможенного обеспечения. С помощью системы может быть решена задача маршрутизации доставки товара (процесс определения в коммуникационной сети наилучшего пути отправки товара адресату).

 Мы считаем, что белорусские перевозчики и таможенники должны более активно внедрять в практику своей работы элементы информационной глобальной спутниковой системы позиционирования «Навстар» (GPS). Для решения задач управления транспортом целесообразно использовать, основанные на GPS-навигации системы слежки за движением транспортных средств AVIS (automatic vehicle location system) и APRS (automatic position reporting system). К достоинствам применения системы GPS можно отнести полноту и достоверность данных о движении и состоянии удаленных объектов, готовность этих данных к визуальному отображению и автоматической обработке; повышение скорости и точности работы диспетчера благодаря удобному и наглядному представлению местоположения и данных об объекте в привязке к спутниковой карте; снижение уровня финансовых потерь транспортного предприятия за счет пресечения возможностей кражи товаров и нецелевого использования транспорта; улучшение обслуживания клиентов предприятия и взаимоотношений с партнерами в условиях оптимизации работы транспортной составляющей.

 В Беларуси GPS-мониторинг используется в работе предприятий участников международных цепей поставок с относительно крупным автопарком и более или менее масштабной транспортной деятельностью. По оценкам белорусских экспертов, это позволяет существенно сократить расходы на обслуживание подвижного состава, снизить убытки от простоев, повысить эффективность функционирования цепи поставок. Компания "БелТрансСпутник" является поставщиком систем мониторинга автотранспорта, технология которого защищена государственным патентом. В настоящее время система мониторинга автотранспорта «Диспетчер» является высокотехнологичной и удобной в использовании. Однако ее возможности не ограничиваются одним лишь GPS-слежением за коммерческим транспортом[1].

 В кратчайшие сроки и за минимальные средства мониторинг передвижения автотранспорта позволяет создать универсальную, автоматизированную систему управления как небольшой фирмой, так и крупным предприятием. Благодаря современным технологиям, GPS мониторинг транспорта осуществляется в режиме ON LINE, вне зависимости от того, где находятся транспортные средства. При этом «Диспетчер» не только мгновенно определяет текущий маршрут автомобиля, но и осуществляет контроль водителей с агрессивным стилем вождения. Система слежения за транспортом немедленно вскрывает факты "наплевательского" отношения водителя к автомобилю: небрежный проезд ям и выбоин на дороге, резкие торможения, превышения скорости и т.д. После установки системы "БелТрансСпутник" эти и многие другие данные оперативно поступают в информационную систему предприятия. Кроме того, благодаря GPS-системе «Диспетчер», можно автоматизировать ведение бухгалтерского учета, оптимально планировать маршруты, повысить качество обслуживания клиентов и значительно улучшить эффективность управления бизнесом.

 Проблемы таможенного обеспечения транспортной инфраструктуры Беларуси требуют скорейшего разрешения и поиска путей их оптимизации. Развитие законодательной базы таможенного дела республики это неуклонный процесс ее наполнения и обогащения принципами, нормами и общепринятыми стандартами из сферы международного права и международной практики. Являясь связующим звеном между национальной экономикой и мировым хозяйством, белорусская таможня в вопросах таможенного регулирования транспортной деятельности не может быть в принципе свободна от влияния извне. Другой вопрос — каковы степень и характер такого влияния. С обретением независимости в Республике Беларусь возникла необходимость создания самостоятельного механизма таможенного регулирования транспортной логистики, соответствующего возросшим масштабам внешнеэкономической деятельности, формирующейся рыночной экономике, учитывающего принципы и нормы международного таможенного права.

 Вплоть до 1993 г., до принятия Таможенного кодекса и Закона «О таможенном тарифе», развитие таможенного дела в Республике Беларусь определялось подзаконным нормотворчеством — постановлениями Правительства, ведомственными актами, главным образом — приказами, положениями и инструкциями Государственного таможенного комитета. В силу этого таможенное законодательство не носило систематизированный характер, имело существенные пробелы. Интенсивное включение Беларуси в международные транспортные связи, ее стремление стать равноправным партнером на мировом транспортном рынке обусловили необходимость ее активного участия в работе различных международных экономических и торгово-таможенных организаций. Республика Беларусь участвует в международном сотрудничестве в области таможенного регулирования в целях гармонизации и унификации законодательства с нормами международного права и общепринятой международной практикой [2,3].

 Если главным предназначением ГАТТ/ВТО является выработка унифицированных правил тарифного и некоторых видов нетарифного регулирования внешней торговли, то вопросы унификации и гармонизации процедур таможенного регулирования транспортной инфраструктуры в международном масштабе призвана решать Всемирная таможенная организация (СТС/ВТамО), полноправным членом которой Республика Беларусь является с 16 декабря 1993 г. СТС/ВТамО предлагает своим членам большой набор международно-правовых инструментов, ставших стандартами деятельности таможенных служб в большинстве стран мира.

 К числу важнейших международных конвенций, подготовленных в рамках СТС/ВТамО и применяемых в Республике Беларусь, относятся: Таможенная конвенция о корнете АТА для временного ввоза от 6 декабря 1961 г. (Конвенция АТА); Конвенция о временном ввозе от 26 июня 1990 г. (Стамбульская конвенция). Республика приняла обязательства по приложениям А, В1, В2, В3, В5; Конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров от 14 июня 1983 г. (Брюссельская конвенция); Таможенная конвенция о контейнерах от 2 декабря 1975 г.; Конвенция о взаимном административном содействии и предотвращении, расследовании и пресечении таможенных правонарушений от 9 июня 1977 г. (Найробийская конвенция); Конвенция о взаимной административной помощи в таможенных делах 2003 г. (Иоханнесбургская конвенция).

 Таможенные органы Республики Беларусь внимательно отслеживают процессы, происходящие в международной практике осуществления таможенных процедур на транспорте, берут на свое вооружение наиболее прогрессивные из них, те, которые способствуют ускорению движения товаров и обеспечивают надежный таможенный контроль. Одним из первых международно-правовых актов, к которому присоединилась Республика Беларусь, явилась Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международных дорожных перевозок (МДП) 1975 г., разработанная Европейской экономической комиссией ООН. 16 июня 1995 г. приказом Государственного таможенного комитета Республики Беларусь было утверждено Положение о порядке применения этой Конвенции [4].

 В настоящее время система МДП — самая используемая международная транзитная система — применяется более чем в 50 странах мира. Она является основным элементом международных дорожных перевозок и в Республике Беларусь и обеспечивает около четверти всех экспортных и импортных поставок Союзного государства Беларуси и России. Важно то, что перевозка товаров в соответствии с Конвенцией МДП является одновременно способом обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов.

 На наш взгляд, существенное влияние на оптимизацию таможенного обеспечения транспортной деятельности в Беларуси оказало введение в действие Приказа ГТК Республики Беларусь от 29.09.2011г. № 410-ОД «О практическом применении системы TIR-EPD в таможенных органах Республики Беларусь». С 17 июня 2012 вступило в силу обязательное предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного. В соответствии с электронным предварительным информированием (далее – ЭПИ) уполномоченные экономические операторы, перевозчики, в том числе таможенные перевозчики, таможенные представители или иные заинтересованные лица (далее - заинтересованные лица) представляют информацию в отношении ввозимых товаров не менее чем за два часа до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза[5].

 В случае, когда ввозимые товары не предполагаются к помещению под таможенную процедуру таможенного транзита в месте прибытия, заинтересованное лицо представляет предварительную информацию в информационную систему таможенных органов государства - члена Таможенного союза, на территории которого расположено место прибытия товаров и транспортных средств о государственной регистрации транспортного средства международной перевозки; о наименовании и об адресе перевозчика; о наименовании страны отправления и страны назначения товаров; о наименовании и об адресе отправителя и получателя товаров; о продавце и получателях товаров в соответствии с имеющимися у перевозчика коммерческими документами; о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковки товаров; о наименовании, а также кодах товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза на уровне не менее первых четырех знаков; о весе брутто товаров (в килограммах) либо объеме товаров (в кубических метрах), за исключением крупногабаритных грузов; o наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию Таможенного союза запрещен или ограничен; о месте и дате составления международной товаротранспортной накладной; о времени и месте прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного союза[5,6].

 Преимуществами использования системы ЭПИ таможенных органов Республики Беларусь являются: оптимизация и ускорение совершения таможенных операций; сокращение очередей при пересечении таможенной границы Таможенного союза; устранение предпосылок для подмены документов; минимизация возможности коммерческого мошенничества на границе; повышение эффективности при осуществлении таможенного контроля; создание атмосферы взаимодействия, взаимного доверия и транспарентности (прозрачности); сокращение влияния субъективных факторов при принятии должностным лицом таможенного органа решения о выдаче разрешения на таможенный транзит в пункте ввоза. Использование ЭПИ и получение уникального номера перевозки означает, что представленных сведений достаточно для получения разрешения на таможенный транзит.

**Использованные источники**

1. Система спутникового слежения БелТрансСпутник [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://beltranssat.by/>. Дата доступа: 1.10.2013.
2. Таможенный кодекс Таможенного Союза, Раздел VI, Глава 32 [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=H11000158&p2={NRPA}](http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=H11000158&p2=%7bNRPA%7d) Дата доступа:1.11.2013
3. Особенности таможенных правоотношений в Республике Беларусь [Электронный ресурс] // Информационный портал Бусел. Режим доступа: <[http:// http://www.busel.org/texts/cat3at/id5rwrcek.htm](http://www.wto.ru/ru/content/documents/docs/marakesh.doc) . Дата доступа: 21.10.2013.
4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://6pl.ru/asmap/convMDP.htm> Дата доступа: 21.10.2013
5. БЖД внедряет систему предварительного информирования таможенных органов о перемещаемых ж/д транспортом товарах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2012/07/bzhd_vnedrjaet_sistemu_predvar/> Дата доступа: 21.10.2013
6. Электронное предварительное информирование [Электронный ресурс] // Минская региональная таможня. Официальный сайт. Режим доступа: <http://mrt.customs.gov.by/>. Дата доступа: 1.11.2013.