

тальный контроль деклараций на товары в рамках одного-полутора часов рабочего времени, что возможно лишь при системном использовании в деятельности таможенных органов информационных технологий, реализуемых комплексными автоматизированными системам, и новейших таможенных формальностей, ускоряющих процесс совершения таможенных операций, связанных с выпуском товаров, при сохранении высокой эффективности таможенного контроля.

Таким образом, формирование инновационной экономики в странах-участницах Таможенного союза предполагает обеспечение свободного доступа к деятельности в сфере оптовой и розничной торговли для предприятий-резидентов стран-участниц Таможенного союза, устранение ограничений в сфере оптовой и розничной торговли товарами, производимыми на территории Таможенного союза, унификацию правил оптовой и гармонизацию правил розничной торговли и защиты прав интеллектуальной собственности. Выполнение перечисленных выше условий способствует формированию полноценного общего рынка инноваций, для защиты которого применяются единые правила и нормы, предусмотренные соглашениями, подписанными в рамках создания Таможенного союза.

РАЗВИТИЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕДИНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Ваццло А. А., Белорусский государственный экономический университет

В целом по Единому экономическому пространству (ЕЭП) за 2013 г. автомобильным транспортом было перевезено более 8,77 млрд т грузов, что на 1 % больше по сравнению с 2012 г. и на 5,8 % больше по сравнению с 2005 г. Наибольший прирост объемов перевозок грузов отмечается в Казахстане — 97 % и Беларуси — 56 %. В России в 2009 г. произошло резкое сокращение объемов грузовых перевозок, которые в настоящее время восстанавливаются, но еще не достигли уровня 2005 г. (табл. 1).

Грузооборот государств — членов ЕЭП в 2013 г. превысил 400 млрд т-км и увеличился на 66 % по сравнению с 2005 г. (табл. 2). Для всех стран ЕЭП характерна общая тенденция увеличения грузооборота автомобильного транспорта.

Доля автомобильного транспорта в объеме перевозок всеми видами транспорта (без трубопроводного транспорта) в целом по государствам — членам ЕЭП остается высокой и составляет 80,7 %, но она отличается по странам. Наименьшую долю занимает автомобильный транспорт в Беларуси (51,9 %), однако имеет тенденцию к росту. В России и Казахстане удельный вес автомобильных перевозок составляет соответственно 80,2 % и 85,2 %.

За 2005—2013 гг. наблюдается рост грузооборота в Казахстане более чем в 3 раза, в Беларуси — более чем в 2 раза, в России — в 1,28 раза. При этом опережающими темпами растет доля автотранспорта в грузообороте всех видов транспорта (без трубопроводного транспорта) Беларуси — в 1,8 раза к уровню

Таблица 1

**Динамика объемов перевозок грузов автомобильным транспортом
в странах ЕЭП, млн т**

Страна	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Беларусь	9,4	13,7	13,5	16,0	18,2	19,5	20,1
Казахстан	47,1	63,5	66,3	80,3	121,1	132,3	145,2
Россия	194	216	180	199	223	247,9	250
ТС и ЕЭП	250,5	293,2	259,8	295,3	362,3	399,7	415,3

Таблица 2

**Динамика грузооборота автомобильного транспорта
в странах ЕЭП, млрд т-км**

Страна	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Беларусь	100,7	130,9	133,9	166,9	172,9	166,9	156,1
Казахстан	1511,1	1721,0	1687,5	1971,8	2475,5	2718,1	2982,7
Россия	6685	6893	5240	5236	5663	5829,3	5634,3
ТС и ЕЭП	8296,8	8744,9	7061,4	7374,7	8311,4	8714,3	8773,2

2005 г.; Казахстана — в 1,5 раза; в России показатель вырос в 1,1 раза. Эти данные свидетельствуют о возрастании роли автомобильного транспорта в перевозках грузов на дальние расстояния. Наблюдается увеличение расстояний перевозок: если среднее расстояние перевозки в Таможенном союзе в 2005 г. было 30,2 км, то в 2013 г. в ЕЭП оно составило 47,3 км. При этом в Беларуси среднее расстояние перевозки превышает 128 км.

Развитие автомобильных перевозок грузов в ЕЭП происходит на фоне негативных факторов, в том числе, в условиях постоянного роста цен на топливо. Расходы на топливо являются одной из основных статей затрат автоперевозчиков, на нее приходится более 30 %. Так, за 2011—2013 гг. цены на топливо выросли в Беларуси на 14 %, в Казахстане — на 12 %, в России — на 30 %. Цены на бензин составляют по состоянию на сентябрь 2014 г. 0,5 евро за 1 литр в Казахстане, 0,76 и 0,8 евро — в России и Беларуси соответственно.

Автомобильный транспорт играет важную роль в развитии интеграционных процессов в рамках Единого экономического пространства. К общим тенденциям развития автомобильных грузовых перевозок можно отнести опережающие темпы их роста по сравнению с темпами роста ВВП государств — членов ЕЭП и увеличение доли автотранспорта, как в объемах перевозимых грузов, так и в грузообороте.

В процессе развития рыночных отношений в странах ЕЭП происходит обновление автотранспортных средств и меняется структура их парка, в которой увеличивается доля грузовых автомобилей малой и большой грузоподъемности. Обновление грузовых автотранспортных средств наблюдается на международных перевозках грузов, при этом большое значение уделяется экологическим

требованиям к автомобилям. В государствах-членах ЕЭП около 90 % грузовых перевозок осуществляется автотранспортом индивидуальных предпринимателей с парком 1—2 автомобиля, и только 10 % перевозится автотранспортными компаниями, выполняющими коммерческие перевозки грузов.

В странах ЕЭП ускоренными темпами развивается опорная сеть логистических центров в транспортных узлах и областных центрах. Происходит формирование транспортных коридоров по направлениям Север-Юг и Запад-Восток, где определенные успехи достигнуты при создании автодорожного коридора «Западная Европа — Западный Китай». Наибольшее внимание этому процессу уделяется в Беларуси и Казахстане.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УНИФИКАЦИИ ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ГОСУДАРСТВ — ЧЛЕНОВ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА

Ефремов Я. В., Бобр С. А. Белорусский государственный университет транспорта

Таможенное законодательство государств — членов Таможенного союза (ТС) на данный момент недостаточно унифицировано в плане единой политики взимания таможенных платежей. Рассмотрим данную проблему на примере взимания таможенных сборов.

Таможенными сборами являются обязательные платежи, взимаемые таможенными органами за совершение ими действий, связанных с выпуском и таможенным сопровождением товаров, а также за совершение иных действий, установленных Таможенным кодексом (ТК) Таможенного союза и (или) законодательством государств — членов ТС. Виды и ставки таможенных сборов устанавливаются законодательством государств — членов ТС.

Для таможенных сборов, взимаемых на территории Беларуси, применяются ставки таможенных сборов, определяемые Указом Президента Республики Беларусь от 13 июля 2006 г. № 443 «О таможенных сборах» с изменениями и дополнениями. Для таможенных сборов, взимаемых на территории Республики Беларусь, применяются ставки таможенных сборов, определяемые Правительством Российской Федерации, а также некоторыми статьями ТК Российской Федерации, а также ставки таможенных сборов, определяемые Правительством Республики Казахстан в соответствии со статьями 115, 119 Кодекса Республики Казахстан от 30 июня 2010 г. «О таможенном деле в Республике Казахстан».

Размер таможенных сборов не может превышать примерной стоимости затрат таможенных органов за совершение действий, в связи с которыми установлен таможенный сбор. Плательщики таможенных сборов, сроки уплаты таможенных сборов, порядок их исчисления, уплаты, возврата (зачета) и взыскания, а также случаи, когда таможенные сборы не подлежат уплате, определяются ТК ТС и (или) законодательством государств-членов таможенного союза.