

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНЗИТА ПО ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А. И. Горбачева, В. А. Зенкович, Ю. Г. Ковалев

Институт бизнеса БГУ
Минск, Беларусь

This article is devoted to the analysis of the transit potential of the Republic of Belarus. In particular, a comparative analysis of the need to obtain permission for international transportation, the cost of insurance policy and tariffs for public roads and toll roads for Russian and Polish carriers.

Современная доктрина «любой товар в любое время в любом месте» предполагает огромное количество международных перевозок. Такая перевозка, как правило, невозможна без транзита по территории третьего государства. Цель данного исследования – проанализировать разницу между европейским и российским автоперевозчиком в условиях транзита по Беларуси. Объект исследования – перевозка груза автоперевозчиками транзитом по Беларуси.

При осуществлении транзита необходимо заполнение транзитной декларации и наличие разрешения на таможенный транзит. Разрешение (разговорн. – «дозвол») – документ, разрешающий проезд перевозчикам по территории иностранных государств. Данное разрешение выдает Министерство транспорта того государства, куда направляется автомобиль. Вопросы количества разрешений решаются на уровне Министерств транспорта. Это стратегический вопрос для экономики государства и защиты интересов местных транспортных компаний. В Беларуси распределением разрешений занимается специальная комиссия Минтранса, а выдает транспортная инспекция. На каждую перевозку требуется новое разрешение. Перевозчик обязан заполнить бланк разрешения до въезда на территорию государства, выдавшего это разрешение.

Разрешения бывают на транзит, двухсторонние, трехсторонние, универсальные, многоразовые и многостороннее разрешение Европейской Конференции Министров Транспорта (далее ЕКМТ) [1,5]. Двухсторонние разрешения дают право перевозить груз из первой страны во вторую перевозчиком страны отправителя или получателя. Трехсторонние разрешения дают право на перевозку грузов из первой страны во вторую перевозчи-

ком третьей страны. Например, если у польского перевозчика есть белорусское трехстороннее разрешение, он может перевозить грузы из Беларуси в третьи страны.

Разрешение ЕКМТ – многостороннее разрешение, выдаваемое перевозчику и позволяющее ему свободно работать и ездить среди стран-участниц. Разрешение ЕКМТ подразумевает возможность трехсторонней перевозки. Данный вид разрешения не распространяется на транспортные операции между государством-участником и государством не участником ЕКМТ. Разрешение действительно в течение оговоренного периода времени и позволяет осуществлять неограниченное количество грузоперевозок между странами-участницами ЕКМТ и транзитом через территорию одной или нескольких стран-участниц ЕКМТ транспортными средствами, зарегистрированными в стране-участнице ЕКМТ.

На сегодняшний день ЕКМТ включает в себя 54 европейских государства (в том числе, Республика Беларусь, РФ и Польша). Действие ЕКМТ (СЕМТ) разрешения ограничено: годовое разрешение и краткосрочное разрешение (до 30 дней в особых случаях).

Транзит по Беларуси иностранным перевозчиком также предполагает оплату сбора за проезд автомобилем по дорогам общего пользования. Согласно Статье 221 Налогового кодекса Республики Беларусь (далее НК РБ) «объектами обложения сбором за проезд признаются автомобильные транспортные средства иностранных государств: въезжающие на территорию Республики Беларусь и перемещающиеся по территории Республики Беларусь, в том числе транзитом» [4].

Транзит по Беларуси также возможен по платным дорогам, оплата за проезд по которым осуществляется в Системе электронного сбора платы BelToll. Согласно данной системе от оплаты за проезд освобождены транспортные средства, зарегистрированные на территории государств – членов ЕАЭС (Беларусь, Россия, Казахстан, Кыргызстан и Армения) с технически допустимой общей массой не более 3,5 т, буксируемые ими прицепы и некоторые др.

Осуществление международной перевозки, в том числе и транзита, предполагает обязательное страхование по «Зеленой карте» [1]. Договор страхования «Зеленая карта» – это полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, признаваемый во многих странах мира. Государства-участники системы «Зеленая карта» взаимно признают договоры страхования, заключенные одной из стран, и гарантируют возмещение ущерба пострадавшей стороне в случае ДТП за границей.

Стоимость полиса зависит от территории страхового покрытия, типа транспортного средства (7 типов) и срока действия полиса (от 15 дней до 1 года). На территории России тарифы устанавливаются региональным Бюро «Зеленая карта» РСА (Российский союз автостраховщиков), на территории Польши таким Бюро является Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Так, например, стоимость полиса для грузового автомобиля по территории действия «Все страны системы „Зеленая карта” на 15 дней для российского перевозчика равна 4080 рос. р. (53,89 евро на 07.11.2018), для польского бесплатно при наличии страхования гражданской ответственности в определенной страховой компании, при его отсутствии стоимость устанавливается индивидуально.

Сравним обязательства польского и российского перевозчиков при осуществлении транзита по РБ и сведем данные в таблицу.

Сравнение обязательных платежей для транзита по РБ при перевозке из третьей страны ЕС в РФ перевозчиком – резидентом Польши (№ 1) и перевозчиком – резидентом Российской Федерации (№ 2)

Транзит по РБ	Проезд по дорогам общего пользования	Платные дороги (по тарифам BelToll)	Разрешение	Страховка
№ 1	освобождены	в зависимости от общей допустимой массы	разрешение ЕКМТ (при выполнении опр. условий); разрешение на транзит	Зеленая карта
№ 2	освобождены	в зависимости от общей допустимой массы (до 3,5 т – освоб. от уплаты)	двухстороннее разрешение	Зеленая карта

Как видно из таблицы, разницей в условиях для польского и российского перевозчиков являются вид разрешения на транзит и небольшой пункт по проезду по платным дорогам. Нужно понимать, что, как правило, при перевозке используются автомобили с общей допустимой массой более 3,5 т, поэтому льгота по проезду по платным дорогам не является определяющей.

Стоит отметить ожидаемые аспекты транзита по Беларуси [5]:

1. Дефицит разрешений со стороны РФ и, как следствие, сокращение перевозок в РФ транзитом по РБ лишает нас дополнительного дохода.
2. Планирование введения изменений в правилах пересечения российской границы со стороны РФ (сейчас пограничный контроль осуществляет

ся только при въезде в Республику Беларусь и отсутствует контроль на белорусско-российской границе).

Анонсируются также следующие варианты [5]:

- невозможность прохождения белорусской границы при отсутствии российской визы у водителя;
- появление российских постов на белорусско-российской границе;
- совместная работа российских и белорусских пограничников на западной границе Беларуси, и разрешение транзита только через международные пункты пропуска.

Таким образом, анализ транзита и будущих трендов позволяет констатировать:

- автомобильный транзит приносит дополнительный доход за счет пользования платными дорогами, топливом, выдачу разрешений вне зависимости от страны перевозчика;
- европейские перевозчики привозят евро в страну, что является дополнительным бонусом;
- привлекательность транзита для европейских перевозчиков повысилась при отмене сбора за проезд по дорогам общего пользования, а для российских – при введении Таможенного Кодекса. Для перевозчика важным является сокращение времени пересечения границы и комфортность ее прохождения. Новый Таможенный кодекс ЕАЭС принес ряд привлекательных новаций, в числе которых автоматическое помещение товара под таможенную процедуру таможенного транзита и система электронного предварительного информирования;
- улучшение качества дорог и придорожного сервиса неизбежно приведет к повышению объема транзитных перевозок.

Список используемой литературы

1. Внутренние правила Совета Бюро от 08.06.2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=70222>. – Дата доступа : 07.11.2018.
2. Сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.by/ru/>. – Дата доступа : 06.11.2018.
3. Налоговый кодекс Республики Беларусь (Особенная часть) [Электронный ресурс] : 29.12.2009 г., № 71-3 : текст Кодекса по состоянию на 07.11.2018 г. // Эталон. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
4. Сайт Белорусской интернет-газеты Zviazda.by. – Режим доступа : <http://zviazda.by/be/news/20161010/1476113243-hto-meshaet-razvitiyu-tranzitnogo-potenciala-belarusi>. – Дата доступа : 07.11.2018.