

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ ТРАНЗИТА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

В ряде программных документов, определяющих стратегическое развитие Республики Беларусь, как в настоящее время, так и на ближайшие годы, развитию транспортной системы, неотъемлемой частью которой является международный автотранспорт, отводится значимая роль. Так, в Комплексной программе развития сферы услуг в Республике Беларусь на 2006—2010 гг. указывается на необходимость создания условий для наращивания объемов транзитных перевозок и объемов оказания транспортных услуг по транзиту грузов.

Дальнейшее развитие и совершенствование правовых, организационных, экономических и технических условий для обеспечения эффективного использования транзитных возможностей в республике являются основными целями Комплексной программы обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006—2010 гг. Реализация положений программы должна обеспечить увеличение грузовых транзитных поездок через Беларусь с 566 100 в 2005 г. до 774 420 (131,5 %) к 2010 г. Выручка от транзита должна увеличиться за данный период с 1508,4 до 2083,5 млн дол. США (138,1 %), а объем отчислений в бюджет — с 301,9 до 362,2 млн дол. США (119,9 %).

Для субъектов хозяйствования, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, международных автоперевозчиков весьма значимым является выполнение таможенных процедур, связанных с перемещением товаров и транспортных средств через таможенные границы сопредельных государств. Однако, как отмечают зарубежные экономисты, таможенное оформление внешнеторговых грузов и международных грузоперевозок по-прежнему является в странах СНГ достаточно сложным процессом, требующим значительных затрат времени и предоставления многочисленных документов, сопутствующих внешнеторговым сделкам.

Традиционно в ходе международной автомобильной перевозки таможенные органы государств транзита предъявляют к перевозимым грузам требования в соответствии с национальным законодательством. Меры, применяемые в каждом государстве транзита, ведут к значительным расходам перевозчиков, задержкам и простоям транспортных средств. Во всем мире затраты на пересечение границ достигают примерно 85 млрд дол. США в год, что составляет 1,2 % полной стоимости международной торговли и 5—10 % конечной цены товаров. Именно с целью уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов меж-

дународную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры и защитить при этом каждое государство транзита от нелегального ввоза грузов, разрабатываются системы таможенного транзита.

Наиболее популярной среди международных автомобильных перевозчиков стран СНГ, в том числе и Беларуси, является Конвенция МДП 1975 г. Согласно статистике ГТК, по процедуре МДП следует около 80 % всех транзитных грузов, перевозимых автомобильным транспортом через Беларусь. Согласно ст. 23 Конвенции МДП, таможенные органы лишь в исключительных случаях вправе требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождался за счет перевозчиков. В государствах Европейского союза требования Конвенции выполняются: там практически отсутствует сопровождение товаров и транспортных средств.

В то же время таможенные органы Республики Беларусь практически всегда применяют обязательное сопровождение за счет перевозчика, если суммы таможенных платежей за перевозимые товары превышают 50 дол. США. Так, например, по данным российского Министерства транспорта, в июне 2007 г. в пункт приема уведомлений «Красное» на границе с Российской Федерацией прибыло из Беларуси под таможенным сопровождением 2284 транспортных средства и только 526 (22 %) из них продолжили транзитную перевозку под сопровождением на территории Российской Федерации по решению Федеральной Таможенной службы России.

Такой подход таможенных органов Беларуси, обусловленный необходимостью обеспечения уплаты в полном объеме таможенных платежей за товары, перемещаемые транзитом, в свою очередь приводит к снижению привлекательности транзита через республику для иностранных перевозчиков, в том числе российских.

В сложившейся ситуации следует принимать меры, направленные как на решение основной задачи таможенной службы по формированию текущей части бюджета за счет взимания таможенных платежей с лиц, участвующих в перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Беларусь, так и на учет экономических интересов субъектов хозяйствования, осуществляющих международные транзитные автомобильные перевозки. В этом аспекте обоснованной видится позиция Министерства транспорта по инициированию вопроса о повышении размера гарантийного обязательства БАМАП в отношении транзитных товаров. По каждой книжке МДП БАМАП становится ответственной перед таможенными органами за надлежащее завершение таможенного режима перевозки товаров под таможенным надзором в размере 50 тыс. дол. США. В то же время в странах ЕС в отношении транзитных товаров, следующих по процедуре МДП, гарантийное обязательство установлено в размере 60 тыс. дол. США. Увеличение суммы гарантийного обеспечения для таможенных органов помогло уменьшить как финансовый риск государства в виде

недополучения таможенных платежей, так и число перевозчиков, в отношении которых устанавливается таможенное сопровождение при транзитных перевозках.

Давая оценку таможенной транзитной системы Европейского союза, следует констатировать, что на территории европейских государств в настоящее время транзитная система МДП утратила свою значимость, так как здесь стала превалировать другая транзитная таможенная система СТ (Common transit), которая в большей степени упрощает таможенные формальности. Поэтому нашей стране следует принимать последовательные меры для внедрения в национальную таможенную транзитную систему элементов европейской системы общего транзита. Для положительного решения данного вопроса, безусловно, потребуются определенный период времени. Поэтому целесообразно уже сейчас в целях минимизации времени нахождения в пунктах пропуска транспортных средств с товарами прорабатывать возможность заключения с Европейским союзом соглашения о предоставлении белорусской стороне предварительной информации по перемещаемым товарам до прибытия их в пограничные пункты пропуска.

Проведенное исследование свидетельствует о том, что главной задачей транспортной отрасли на ближайшие годы является повышение транзитной привлекательности Республики Беларусь. Однако решение данной проблемы невозможно без глубокой интеграции в транспортную систему Европы. В свою очередь это требует принятия мер по кооперации таможенных транзитных систем СНГ и Европейского союза.

М.Г. Шимановская

Белорусский государственный экономический университет (Минск)

ЛОГИСТИКА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ ПРИ ВЫХОДЕ НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ

Проблема выигрыша в конкурентной борьбе всегда была и будет актуальной до тех пор, пока существует рыночная экономика, которой присущи и проблемы перепроизводства, и последующее возникновение кризиса в финансовой и производственной сферах. В последние десятилетия XX в. в экономически развитых странах сформировался стратегический подход к конкуренции, в основе которого лежат принципы работы компании в постоянно меняющихся внешних условиях. Нельзя не учитывать такие факторы, как политическую и экономическую нестабильность, высокий уровень коррупции. В результате невозможно предсказать тенденции хода реформ и трудно сформулировать стратегию компании, работающей в такой внешней среде. Все это приводит к созданию ситуации в экономике, когда, чтобы выжить в условиях кризиса, руководители многих компаний приходят к выводу о необходимости стратегического подхода к управлению.