

УДК 339.543

*Ю. Г. КОТЛЯРОВА*

*Я. В. ЕФРЕМОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Рассмотрены концептуальные подходы оценки эффективности таможенной инфраструктуры, предложены мероприятия по повышению транзитного потенциала Республики Беларусь.

В настоящее время в таможенном законодательстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС) нет унифицированного определения термина «таможенная инфраструктура». Международное законодательство в области таможенного дела использует множество противоречивых трактовок данного понятия.

В соответствии с проектом Таможенного кодекса ЕАЭС под «таможенной инфраструктурой» понимается совокупность мест перемещения товаров через таможенную границу, складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов, магазинов беспошлинной торговли, а также административных зданий и помещений, технических средств таможенного и иных видов контроля, инженерных, информационных, телекоммуникационных систем и средств их обеспечения, объектов социального назначения, предназначенных для обеспечения деятельности таможенных органов и учреждений, входящих в систему таможенных служб государств-членов Евразийского экономического союза [1].

Деятельность государств – членов ЕАЭС и Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) направлена на гармонизацию таможенной инфраструктуры государств – членов Союза, оптимизацию оснащения и поддержание работоспособности элементов таможенной инфраструктуры стран Союза, выработку согласованной политики применения элементов таможенной инфраструктуры странами Союза, повышение эффективности таможенного контроля при снижении временных затрат участников внешнеэкономической деятельности.

Все элементы инфраструктурного обеспечения деятельности таможенной службы можно разделить на три большие группы.

К первой группе относятся те таможенные объекты, которые создают условия для функционирования таможенных органов, помещения товаров под таможенные процедуры, а также обслуживания пассажиров. Данная материально-техническая база таможенных органов включает: административные здания и сооружения; пункты пропуска и перехода; таможенные склады; склады временного хранения; таможенного представителя; таможенного перевозчика; магазин беспошлинной торговли; транспортные средства; зоны таможенного контроля на вокзалах, в аэропортах и т. д.

Ко второй группе относятся системы, средства и виды деятельности, обеспечивающие осуществление таможенных процедур, передачу информации о ходе этого процесса и полученных результатах: технические средства таможенного контроля, технические средства таможенной экспертизы, единая автоматизированная информационная система, единая система передачи данных, система контроля за нарушением условий таможенных процедур.

Третью группу составляет социальная инфраструктура, которая предназначена для специальных условий воспроизводства жизнедеятельности кадров таможенных органов и организаций. Данную группу составляют учебные заведения, службы жилищно-бытового обслуживания, службы здравоохранения и т. д.

На данный момент не существует единого подхода к оценке экономической эффективности таможенных органов и оценке эффективности использования объектов таможенной инфраструктуры. Оценка эффективности функционирования любого социального института проводится, как правило, с учетом тех его функциональных целей, для достижения которых этот институт был создан. В настоящее время функционирование отечественного института таможни максимально нацелено на минимизацию как совокупных затрат национальной экономики, так и ее транзакционных издержек, которые, применительно к таможне, образуются вследствие таможенных процедур в пунктах пропуска через таможенную границу. Названные цели, в первую очередь, достигаются таможенными органами республики и посредством разработки и применения временных регламентов, т. е. лимитов времени, отпущенных на таможенные процедуры в пунктах пропуска через внешний участок таможенной границы Евразийского экономического союза.

Снижение таможенных транзакционных издержек и повышение экономической эффективности деятельности таможенных органов может быть обеспечено только путем нахождения рационального баланса между качеством проводимого контроля, качеством применяемых таможенной службой профессиональных методов и созданием условий, наиболее способствующих перемещению товарных потоков через таможенную границу, условий, понижающих или вовсе устраняющих барьеры в трансграничной торговле и

повышающих тем самым конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей.

В научной литературе выделяют следующие подходы к оценке экономической эффективности деятельности таможенных органов.

1 *Рыночный*. Предлагает оценивать эффективность таможенной деятельности по показателю таможенных платежей, в среднем взимаемых в единицу времени. Таможенные органы тем самым, по сути, бесосновательно отнесены к обычным коммерческим организациям [2].

2 *Экономико-математический*. Предлагает оценивать результаты с помощью дифференцированных расчетных показателей, применения жесткого математического инструментария. Этот подход, несомненно, предоставляет инструментарий, необходимый для количественной оценки экономической эффективности деятельности таможенных органов, и в этом своем качестве он признается перспективным. Вместе с тем высоковероятная, по нашему мнению, абсолютизация этого подхода неизбежно приведет к формализации исследуемых, качественно разнообразных экономических проявлений таможенной деятельности.

3 *Функционально-целевой*. Предлагает синтезированные показатели, такие как, например, «объем задач» или «потенциал таможенных органов», что рассчитывается на базе среднего уровня сложности задач. Этот подход требует постоянного мониторинга успешности (или неуспешности), например, выполнения распоряжений вышестоящих органов государственного управления. Подход имеет, на наш взгляд, определенное практическое значение. Однако поскольку функционально-целевые, так же как и экономико-математические методы, не позволяют провести комплексную оценку экономической эффективности таможенной деятельности, такой подход целесообразно сочетать с иными способами оценки.

4 *Структурно-дифференцированный*. Здесь предлагается проводить оценку дифференцированно, в зависимости от дифференцируемых уровней управления, видов таможенных отношений. Как самостоятельный этот подход не применяется.

5 *Нигилистический*. Исходит из феноменологической сложности деятельности, которая не может быть полностью описана отдельными показателями. Следовательно, в этом подходе заложен вывод, что нельзя полностью оценить экономическую эффективность деятельности таможенных органов [3].

6 *Интегрированный*. Предлагает проводить оценки с помощью «интегрированного» показателя, учитывающего все многообразие возможных показателей по всем возможным направлениям. Такой подход методологически очень близок к предыдущему, т. е. «нигилистическому». Как и в предыдущем случае, его последователи исходят из возможности свести все социально-экономическое разнообразие к жестко детерминированным схемам.

При этом предполагается, что все качественные показатели могут быть переведены в количественные без существенных смысловых потерь. Однако при попытке перевода сведений к единому интегрированному показателю будет происходить существенное отклонение полученного результата от реального состояния рассматриваемого институционального феномена.

Итак, даже самый общий аналитический обзор возможных концептуальных подходов к оценке экономической эффективности деятельности таможенных органов показывает, что ни один из вышеназванных подходов не позволяет без значительного искажения информации провести какую-либо оценку. Наиболее эффективной здесь, по нашему мнению, будет комплексная оценка экономической эффективности деятельности таможенных органов, использующая количественные и качественные показатели с применением, в случае необходимости, их дифференциации для разных уровней управления и типов таможенных отношений. Такая оценка может проводиться во взаимосвязке с функциями таможенных органов в экономической системе.

Для оценки эффективности использования таможенной инфраструктуры необходимо проанализировать динамику объектов таможенной инфраструктуры. К объектам таможенной инфраструктуры относят все здания и сооружения, а также сети, которые необходимы для функционирования таможенных органов, а именно: пункты пропуска через внешнюю границу ЕАЭС, склады временного хранения, таможенные склады, свободные склады государств – членов ЕАЭС.

Таблица 1 – Информационно-аналитические материалы по грузообороту в пунктах пропуска через таможенную границу Республики Беларусь

Пункты пропуска через государственную границу	Общее количество функционирующих пунктов пропуска	Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за год, т	
		Въезд в страну	Выезд из страны
<b>2014 год</b>			
Автомобильные	25	16 560 000	7 480
Железнодорожные	13	10 160 000	73 960 000
Воздушные	7	–	10 000
Речные, озерные	3	–	20 000
<b>Итого:</b>	48	26 720 000	81 470 000
<b>2015 год</b>			
Автомобильные	27	13 300 000	8 520 000
Железнодорожные	25	8 180 000	72 460 000
Воздушные	7	0,003	11 000
Речные, озерные	3	–	–
<b>Итого</b>	62	21 480 000	80 980 000

Таким образом, в Республике Беларусь основная доля грузооборота приходится на железнодорожные перевозки. Так, в 2015 году ежегодный грузооборот через железнодорожные пункты пропуска составляет 80,6 млн тонн, грузооборот через автомобильные пункты пропуска составляет 21,8 млн тонн. Воздушные перевозки грузов через таможенную границу минимальны, ежегодный грузооборот составляет 0,014 млн тонн.

Увеличение транзита товаров и транспортные средства через территорию Республики Беларусь, активные интеграционные процессы обуславливают необходимость повышения транзитной и инвестиционной привлекательности нашего государства. В этой связи поэтапная модернизация пунктов пропуска представляется весомым фактором развития внешнеэкономических связей. Данная модернизация должна включать:

- увеличение пропускной способности автодорожных пунктов пропуска (на сегодняшний день пропускная способность составляет 29 995 транспортных средств в сутки [2]);
- реконструкцию пунктов пропуска на направлениях испытывающих дефицит пропускной способности, а именно: латвийском, литовском и украинском;
- улучшение технической оснащённости для проведения быстрого и качественного таможенного, пограничного и других видов контроля.

Основными тенденциями 2014–2016 гг. в сфере транспортно-логистических центров стали: рост количества вакантных площадей и расторгающихся контрактов, падение арендных ставок и продажной стоимости квадратного метра, изменение структуры спроса, отказ многих девелоперов от строительства новых объектов складского назначения.

Данные таблицы 2 свидетельствуют о тенденции снижения количества складов и площадей мест временного хранения товаров на территории Республики Беларусь. Необходимо отметить, что рентабельность логистических услуг, оказываемых логистическими операторами в Республике Беларусь, остается крайне низкой, а складские площади – заполненными только на 40–60 % [5].

Таблица 2 – **Информационно-аналитические материалы по таможенно-логистической и складской инфраструктуре на территории Республики Беларусь**

Склады	Общее количество функционирующих складов		Общая площадь складов, млн м <sup>2</sup>		Количество складов за календарный год			
					открытых		закрытых	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Склады временного хранения	94	87	2,17	2,195	8	3	6	10
Таможенные склады	93	86	0,068	0,059	8	10	4	16
<b>Итого</b>	186	173	2,258	2,255	16	13	10	26

Привлекательность инвестирования в строительство логистических центров в Беларуси за последний год значительно уменьшилась, что связано с падением спроса на складские услуги, снижением ставок аренды, а также значительным снижением стоимости ответственного хранения и других логистических услуг.

Для развития таможенно-логистической и складской инфраструктуры необходимо:

- повышение инвестиционной привлекательности транспортно-логистической отрасли;
- ускоренное формирование рынка 3PL-услуг и переход к концепции 4PL (создание системного интегратора в области логистики);
- содействие развитию конкуренции на рынке логистических услуг;
- комплексное логистическое обслуживание поставок товаров;
- активное участие в глобальных инфраструктурных проектах, таких как «Экономический пояс Шелкового пути», и международном автомобильном коридоре «Западная Европа – Западный Китай»;
- последовательная либерализация перевозок в ЕАЭС;
- разработка и внедрение информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного и иных видов контроля.

На объемы международных грузоперевозок значительное влияние оказывает эффективность работы таможенных органов. В рейтинге Всемирного банка «Ведение бизнеса – 2016» по разделу «Международная торговля» Республика Беларусь занимает 25-ю позицию из 189 стран, опередив все государства ЕАЭС: Армения находится на 29-м месте, Кыргызстан – на 83-м, Казахстан – на 122-м, Россия – на 170-м [6].

Данный результат стал возможным благодаря целенаправленной работе таможенных органов Республики Беларусь по реализации комплекса мер развития таможенной инфраструктуры, снижению временных затрат при экспорте и импорте товаров, сокращению количества документов, необходимых для таможенных целей.

В 2017 г. перед таможенными органами Беларуси стоят задачи повышения транзитной привлекательности государства, обеспечения безопасности при трансграничном перемещении товаров, внедрения новейших информационных технологий, улучшения качества и результативности таможенного администрирования.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Анализ таможенной инфраструктуры и рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : 25.02.2017.

2 **Моисеев, В. И.** Рациональность как бытие субъективности / В. И. Моисеев // Эпистемология и неклассическая наука. – М. : ИФАН, 1992. – С. 68–83.

3 **Моисеев, В. И.** Философия и методология науки : учеб. пособие для вузов / В. И. Моисеев. – М. : ГЭОТАР-Медиа, 2008. – 560 с.

4 **Шелег, М. В.** Таможенная инфраструктура: взгляд в будущее / М. В. Шелег // Таможенный вестник. – 2016. – № 3. – С. 14–15.

5 **Курочкин, Д. В.** III ежегодное исследование современной логистической инфраструктуры (по итогам 2015 г.) [Электронный ресурс] / Д. В. Курочкин // Техновизаинт랄огистик. – Режим доступа : <http://www.tehnoviza.by>. – Дата доступа : 2.02.2017.

6 Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы [Электронный ресурс] / БЕЛИСА. – Режим доступа : <http://belisa.org.by>. – Дата доступа : 25.01.2017.

*Y. KOTLYAROVA*

*Y. EFREMOV*

*Belarusian State University of Transport*

## **THE INCREASE OF CUSTOMS INFRASTRUCTURE EFFICIENCY AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF TRANSIT POTENTIAL OF THE REPUBLIC OF BELARUS**

The article deals with the conceptual approaches of assessing the effectiveness of customs infrastructure and proposes measures for increasing the transit potential of the Republic of Belarus.

Получено 03.02.2017

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 10. Гомель, 2017**

---

---

УДК 656.225:656.062

*О. В. ЛИПАТОВА, канд. экон. наук, доцент*

*С. А. МАСЛЮКОВА*

*Ю. А. ШИНКОРЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ТРАНСПОРТА**

Рассматриваются проблемы оценки качества логистического обслуживания грузоперевозок на предприятиях транспорта и системы показателей их оценивающие. Предложена методика расчета комплексного показателя оценки качества и конкурентоспособности логистического обслуживания транспортных предприятий.