

## **2 РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).**

**Вып. 11. Гомель, 2018**

---

УДК 339.5

*И. А. АЛЬФЕР*

*Гродненская региональная таможня*

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

*Белорусский государственный университет транспорта*

### **ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ И БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО УСКОРЕНИЮ ПРОПУСКА ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС**

Рассмотрены значение железнодорожного транспорта для устойчивого развития Республики Беларусь, разработаны теоретические подходы к оценке механизма взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги по ускорению пропуска транзитных грузов через таможенную границу ЕАЭС, определены направления совершенствования.

Формирование устойчивого развития Республики Беларусь невозможно без развития транспортной системы страны. Железнодорожный транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей национальной экономики (33,3 % общего объема грузовых перевозок, 36,4 % общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта в 2017 г.), важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивающей условия развития других отраслей национальной экономики. Своевременная доставка грузов способствует бесперебойной обработке сырья на предприятиях, в то время как увеличение срока нарушает технологический процесс обрабатывающей промышленности.

Железнодорожные транспортные коммуникации связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэконо-

мических связей Беларуси и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географическое положение позволяет стране получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в т. ч. от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям (более 40 % по данным Годового отчета Белорусской железной дороги [2] (рисунок 1) ).

Приведенные обстоятельства позволяют отнести железнодорожный транспорт к числу приоритетных отраслей экономики. Соответственно, эффективный механизм таможенного регулирования железнодорожных перевозок грузов способствует созданию наиболее благоприятных условий для развития внешнеэкономической деятельности (ВЭД), в т. ч. в сфере транспортного бизнеса, использованию транзитного потенциала страны.

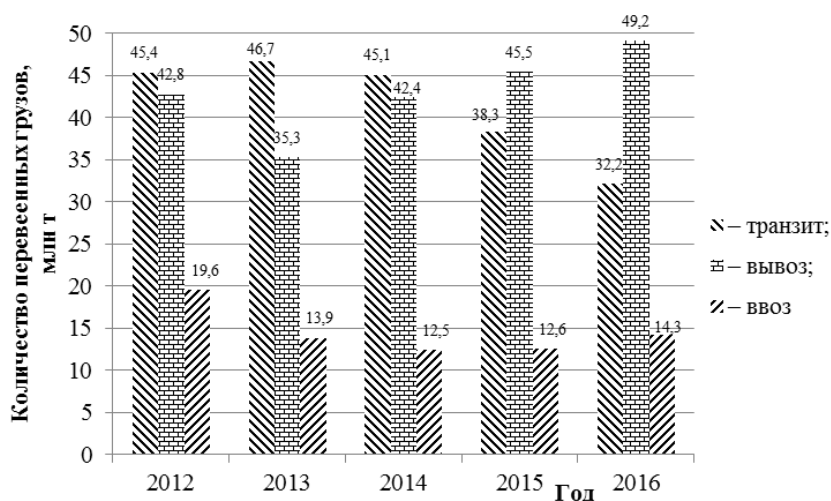


Рисунок 1 – Количество перевезенных грузов железнодорожным транспортом за 2012–2016 гг.

Структура номенклатуры транзитных грузов представлена на рисунке 2 (по данным Годового отчета Белорусской железной дороги [2]).

Вместе с тем в настоящее время отсутствуют единые методические подходы к оценке результатов взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД.

Изучение теоретических положений и практики взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги (БЖД) при перемещении через таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в Республике Беларусь транзитных грузов позволило выделить основные проблемы и условно их структурировать по следующим областям такого взаимодействия: информационная, материально-техническая и процессуальная.

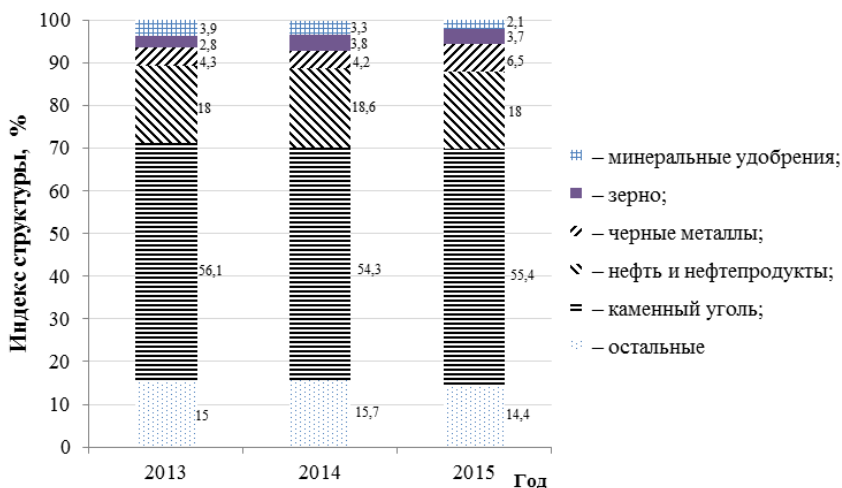


Рисунок 2 – Структура номенклатуры транзитных грузов за 2013–2015 гг.

*Информационное взаимодействие* основывается на внедрении и применении информационных технологий, которые позволяют оперативно обрабатывать большой поток информации и организовывать электронный обмен такой информацией между администрацией железной дороги и таможенными органами, что ведет к уменьшению финансовых затрат участников ВЭД. Исследования показывают, что введение обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом, позволяет сократить время проведения таможенного контроля и, соответственно, простоя поездов в 2,5 раза.

Значимую роль в улучшении взаимодействия между БЖД и таможенными органами оказало внедрение электронного декларирования, подразумевающего подачу в таможенные органы таможенных документов в «безбумажном» виде. В то же время при помещении товаров и транспортных средств под таможенные процедуры документы, подтверждающие заявленные в электронной таможенной декларации сведения, подаются на бумажных носителях, что не позволяет сократить временные и финансовые затраты участников ВЭД. Однако это связано не только с продолжающейся работой по регулированию электронного документооборота между участниками ВЭД и таможенными органами, но и с трудностями по его организации между железнодорожными администрациями различных стран, их готовностью к использованию электронных юридически значимых документов, применяемых в технологических процессах перевозки грузов железнодорожным транспортом. Так, в 2016 г. был внедрен электронный документооборот, однако он используется только при организации транзитных перевозок порож-

них частных вагонов в сообщении Россия – Беларусь – Литва – Россия (Калининградская область). В то же время согласно Таможенному кодексу ЕАЭС, который вступит в силу с 2018 г., допускается таможенное декларирование в письменном виде, в т. ч. при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, в отношении транспортных средств международной перевозки, а также при использовании транспортных документов в качестве транзитной декларации.

Актуальным показателем информационного взаимодействия также является степень внедрения автоматического выпуска товаров, при котором решение о помещении товаров под таможенные процедуры принимает не должностное лицо таможенного органа, а информационная система. На данный момент эксперимент по использованию автоматического выпуска товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, проводится на республиканском пункте таможенного оформления (ПТО) «Молодечно». Время выпуска одной транзитной декларации составляет 1 минуту. В то же время данная технология не применяется при помещении товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, под иные таможенные процедуры.

*Материально-техническое взаимодействие* основывается на обеспеченности железнодорожных станций и располагающихся на них ПТО необходимой инфраструктурой. Основные проблемы в области указанного взаимодействия хорошо прослеживаются на примере задержанных таможенными органами вагонов. Мероприятия, связанные с проведением таможенного досмотра и задержанием товаров являются операциями, которые занимают значительную часть времени. При этом из-за нарушения таможенного законодательства владельцем даже одного контейнера во время совершения технологических операций осуществляется остановка и простой всего железнодорожного состава. Причина «проведение таможенного досмотра» составляет до 80 % всех случаев задержания вагонов таможенными органами (рисунок 3).

Согласно законодательству администрация железнодорожной станции обязана оказать содействие таможенным органам при совершении ими таможенных операций и проведении таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС. Однако на практике наблюдается отсутствие или недостаток в зонах таможенного контроля инженерных сооружений, технических средств, достаточных для проведения погрузочно-разгрузочных работ, взвешивания, проведения досмотра товаров, исключающего возможность утраты их потребительских свойств при совершении грузовых операций. При этом выявляются случаи, когда технологические конструкции, необходимые для проведения таможенных досмотров, не соответствуют требованиям техники безопасности.

В результате должностными лицами таможенных органов не может быть произведен таможенный досмотр товаров и транспортных средств в темное время суток, при неблагоприятных погодных условиях, что приводит к простоям таких транспортных средств.

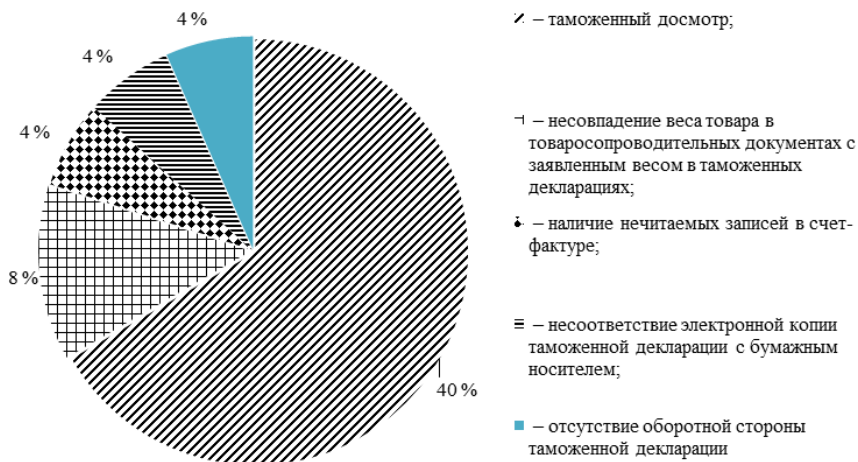


Рисунок 3 – Структура причин задержания вагонов таможенными органами в 2016 г.

Основные причины недостаточно эффективного взаимодействия БЖД и таможенных органов в области материально-технического обеспечения следующие:

- 1) недофинансирование (либо его отсутствие) развития железнодорожных пограничных переходов и международных передаточных станций;
- 2) невозможность использования отдельной категории технических средств и оборудования на железнодорожной станции.

*Процессуальное взаимодействие.* Для ускорения пропуска транспортных средств особую роль играет адаптация применения таможенного законодательства непосредственно к каждому объекту, в котором производятся таможенные операции в отношении перемещаемых товаров. Такие действия позволяют исключить недостатки, наличие которых влияет на время и качество проведения операций с товарами и транспортными средствами. Например, в результате проведения встреч с представителями бизнеса на базе Общественно-консультативного совета в Закон № 129 от 10.01.2014 г. «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» внесена норма, согласно которой при выполнении определенных условий в регионе деятельности одной таможи допускается выдача разрешений для помещения ввозимых товаров на временное хранение в зоне таможенного контроля, расположенной на территории вне передаточной станции, что позволяет субъектам хозяйствования сократить издержки по хранению и транспортировке товаров. Осуществление таможенными органами и железной дорогой мероприятий,

направленных на ускорение оформления товаров и транспортных средств путем изменения институциональных норм, можно охарактеризовать как процессуальное взаимодействие.

С учетом вышеизложенного, основными критериями эффективности взаимодействия таможенных органов и железной дороги являются:

1) уменьшение времени на совершение таможенных операций в отношении перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС в Республике Беларусь товаров;

2) уменьшение затрат таможенных органов и БЖД при осуществлении таможенного контроля;

3) высокий уровень качества таможенного контроля.

На наш взгляд, ключевой областью взаимодействия между таможенными органами и железной дорогой с позиции ускорения оформления перемещаемых через таможенную границу товаров является информационная, результативность которой можно оценить путем сравнения степени внедрения информационных технологий. Электронное декларирование и предварительное информирование существенно оптимизируют таможенное администрирование, однако применение автоматического выпуска товаров под различные таможенные процедуры позволило бы существенно снизить издержки перевозчика за счет минимизации времени, необходимого для оформления грузов.

Таким образом, для оценки проводимой работы таможенными органами и БЖД по ускорению пропуска транзитных грузов показателями материально-технической области взаимодействия являются обеспеченность техническими средствами и инженерными сооружениями и рациональность режима работы, включая расчет значений показателей отдельно по ПТО и железнодорожной станции. Обеспеченность техническими средствами и инженерными сооружениями можно рассчитать с помощью соотношения количества имеющихся технических средств и инженерных сооружений, пригодных для выполнения работниками таможенной и железной дороги своих обязанностей при перемещении товаров через таможенную границу, и количества технических средств и инженерных сооружений, которые необходимы для организации качественной работы ПТО и международных передаточных станций. Количественно оценить рациональность режима работы ПТО и железнодорожной станции не представляется возможным. Однако рациональность можно определить посредством анализа:

1) нагрузки на каждого работника, непосредственно участвующего в процессе перемещения товаров через таможенную границу;

2) интервалов времени между операциями, проводимыми с товарами и транспортными средствами различными службами, находящимися на станции. Сокращение разницы между интервалами позволит говорить об ускорении процесса оформления таких товаров и транспортных средств.

Оценить результативность процессуального взаимодействия на основании анализа количества проведенных консультаций и координационных совещаний можно только косвенно, качественные выводы позволит сделать анализ доли согласованных решений в общем числе обсуждаемых таможенными органами и администрацией железной дороги вопросов.

Анализ взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги позволил разработать критерии оценки, провести апробацию и выделить возможные направления улучшения такого взаимодействия (таблица 1).

Таблица 1 – Критерии оценки эффективности взаимодействия таможенных органов и Белорусской железной дороги при перемещении транзитных грузов через таможенную границу ЕАЭС в Республике Беларусь

Показатель	Таможенные органы	Администрация железной дороги	Итоговое значение	Максимальное значение
<i>Информационное взаимодействие</i>				
1 Предварительное информирование*		–	1	1
2 Автоматический выпуск (экспорт)**		–	0	1
3 Автоматический выпуск (транзит)***		–	0,25	1
4 Автоматический выпуск (для внутреннего потребления)**		–	0	1
5 Электронное декларирование****		–	0,5	1
<i>Материально-техническое взаимодействие</i>				
1 Рациональность графика работы	1	0,9	0,95	1
2 Обеспеченность техническими средствами и инженерными сооружениями	0,9	0,9	0,9	1
<i>Процессуальное взаимодействие</i>				
1 Проведение координационных совещаний		–	1	1
2 Консультирование		–	1	1
<b>Итоговый балл</b>			<b>5,6</b>	<b>9</b>
<b>Интервал баллов</b>	<b>Значение результата</b>			
0–1,8	Низкая степень эффективности взаимодействия			

Окончание таблицы 1

Интервал баллов	Значение результата
1,8–3,6	Степень эффективности взаимодействия ниже среднего
3,6–5,4	Средняя степень взаимодействия
5,4–7,2	Степень эффективности взаимодействия выше среднего
7,2–1	Высокая степень эффективности взаимодействия
* Полное внедрение. ** Не внедрено. *** Проводится в качестве эксперимента. **** Внедрено частично.	

Ускорение пропуска через таможенную границу товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, в настоящее время невозможно вследствие следующих причин:

1) сложность внедрения определенных информационных систем и технологий;

2) высокие затраты на приобретение, эксплуатацию и обслуживание зданий, инженерных сооружений, оборудования, технических средств и т. д.

Для улучшения взаимодействия между таможенными органами и БЖД должна вестись работа по следующим направлениям:

1) координация работы на пограничных и международных передаточных станциях;

2) сокращение времени на процедуры контроля;

3) развитие информационных и телекоммуникационных систем контролирующих органов;

4) оснащение пунктов пропуска инновационными техническими средствами контроля, в том числе инспекционно-досмотровыми комплексами.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 АС «Электронная перевозка» [Электронный ресурс] : [официальный сайт БЖД]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.rw.by/>. – Дата доступа : 02.09.2018.

2 Годовой отчет, 2012–2016 гг. [Электронный ресурс] : [официальный сайт БЖД]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.rw.by/>. – Дата доступа : 03.09.2018.

3 Информация о системе НАСЭД [Электронный ресурс] : [официальный сайт Государственного таможенного комитета Респ. Беларусь]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.customs.gov.by/>. – Дата доступа : 02.09.2018.

4 Перевозки грузов по видам транспорта [Электронный ресурс] : [официальный сайт Нац. стат. комитета Респ. Беларусь]. – 2017. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 02.09.2018.

#### *I. ALFER*

*Grodno regional customs*

*O. MOROZOVA, PhD, associate professor*

*Belarusian State University of Transport*



## **APPROACHES TO THE ESTIMATION OF THE INTERACTION OF CUSTOMS AUTHORITIES AND THE BELARUSIAN RAILWAY ON ACCELERATION OF THE MISSION OF TRANSIT CARGO THROUGH THE CUSTOMS BORDER OF THE EAEU**

The article defines the importance of the railway of transport for the sustainable development of the Republic of Belarus, develops theoretical approaches to assessing the mechanism of interaction between the customs authorities and the Belarusian railway to accelerate transit cargo through the customs border of the EAEU, and identify areas for improvement.

Получено 08.10.2018

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 11. Гомель, 2018**

---

УДК 339.5

*В. Н. АНАНЬЕВА, канд. экон. наук*

*Академия управления при Президенте Республики Беларусь*

### **ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Рассмотрены теоретические аспекты регулирования внешнеторговой деятельности Республики Беларусь в условиях участия в процессе региональной экономической интеграции, проанализированы и сделаны выводы об институциональных особенностях реализации внешнеторговой политики страны в качестве государства – члена Евразийского экономического союза.

Устойчивое развитие Республики Беларусь во многом зависит от эффективности реализации внешнеторговой политики страны, поскольку основные отрасли производства ориентированы на внешний рынок: страна специализируется на производстве продукции химической и нефтехимической промышленности, машиностроения, лесной и деревообрабатывающей промышленности, выпуске потребительских товаров при существенной зависимости белорусского сырьевого рынка от импорта. Основными в структуре экспорта услуг республики являются транспортные (более 60 % от общего объема), строительные, услуги по переработке нефти, компьютерные.

Регулирование внешней торговли как одного из наиболее развитых видов внешнеэкономической деятельности (ВЭД) является важнейшей функцией любого государства. В условиях возрастания конкуренции на современных рынках сопровождаемое повышенным динамизмом международных эконо-