

4 Седюкевич, В. Н. Автомобильные перевозки : учеб. пособие / В. Н. Седюкевич, Д. В. Капский, С. А. Рынкевич. – Минск : РИПО, 2020. – 323 с.

5 Бабицкий, Д. В круговерти экспорта услуг / Д. Бабицкий. – Транспорт & Транзит. – 2020. – № 2. – С. 18–23.

A. ZINEVICH

Belarusian National Technical University

THE DEVELOPMENT OF THE MOTOR TRANSPORT SUBSYSTEM OF THE NATIONAL TRANSPORT-LOGISTICAL SYSTEM IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article presents the analysis of motor transport subsystem of the national transport-logistical system in the Republic of Belarus in 2015-2019. The main line of subsystem's development is stated.

Получено 24.08.2020

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 13. Гомель, 2020**

УДК 339.543

*A. A. КОЛЕСНИКОВ, канд. экон. наук, доцент, М. В. МИКИГЧУК
Белорусский государственный университет транспорта*

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрено значение международных перевозок грузов автомобильным транспортом для экономики Республики Беларусь, изложены проблемные вопросы взаимодействия таможенных органов и автоперевозчиков, и определены направления совершенствования деятельности таможенных органов.

Динамичное развитие интеграционных процессов, происходящих в рамках Евразийского экономического союза Беларуси, России, Казахстана, Армении и Кыргызстана расширило возможности Республики Беларусь по развитию логистики и транзита грузов в европейско-азиатском направлении.

Автомобильный транспорт является одной из базисных отраслей белорусской экономики. Эффективность его работы влияет на темпы роста практически во всех отраслях экономики. Система автомобильных дорог является одним из факторов, определяющих объемы и направления внешней

торговли, международного транзита. Расположение в центре Европейского континента и развитая транспортная инфраструктура позволяют рассматривать Республику Беларусь как мост для перевозки грузов между странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Увеличение торгового оборота ведет к росту объемов грузоперевозок между Республикой Беларусь и странами ЕАЭС, а также странами Европейского союза. Растут также объемы транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь. По оценкам экспертов Интеграционного комитета ЕАЭС, объем грузоперевозок между странами ЕАЭС к 2020 году возрастет до 490 млн тонн. Несмотря на некоторое прогнозируемое замедление роста грузопотоков между государствами-членами, среднегодовой рост, согласно прогнозу, составит более 15 % [1, с. 21].

Республика Беларусь и другие страны ЕАЭС находятся между двумя мировыми центрами силы – Европейским союзом с совокупным ВВП 16 трлн дол. США и странами Юго-Восточной Азии с совокупным ВВП почти 26,5 трлн дол. США. За 2019 год внешнеторговый товарооборот между ЕС и КНР достиг 719,6 млрд дол. США, с перспективой роста до 2025 года – 1 трлн дол. США [2].

За 2015–2019 годы перевозки грузов всеми видами транспорта в Республике Беларусь сократились на 4,3 % с 447,2 млн тонн в 2015 году до 427,2 млн тонн в 2019 году. Однако за тот же период международные перевозки грузов всеми видами транспорта увеличились на 3 % и составили в 2019 году – 206,7 млн тонн. Наибольшими темпами растут международные автомобильные перевозки – их грузооборот увеличился на 5,2 млн тонн и составил 146 % к уровню 2015 года, в том числе транзитные увеличились на 0,7 млн тонн, рост составил за 2015–2019 годы 26,9 % [3, с. 13].

Объем экспорта транспортных услуг составил в 2019 году 4009,9 млн дол. США и увеличился по сравнению с 2015-м на 36,9 %, в том числе экспорт услуг автомобильного транспорта по итогам 2019 года составил 1374,4 млн дол. США, и вырос по сравнению с 2015 годом на 57,8 %. Доля автомобильного транспорта в экспорте транспортных услуг составила в 2019 году 34,3 % (для сравнения в 2015-м – 29,8 %) [4, с. 59].

Растущие грузопотоки в торговле Республики Беларусь со странами ЕАЭС и ЕС, а также увеличение транзитных грузопотоков в направлении Восток – Запад через территорию Республики Беларусь требуют совершенствования деятельности таможенных органов при осуществлении международных перевозок грузов. Для нормального осуществления внешнеэкономической деятельности необходима единая таможенно-транспортная инфраструктура, в рамках которой таможенная инфраструктура должна быть теснейшим образом связана как с инфраструктурой транспортного комплекса в целом, так и с отдельными ее элементами, относящимися к основным видам транспорта.

Одной из стратегических целей таможенных органов Республики Беларусь является содействие внешнеторговой деятельности путем повышения качества и результативности таможенного администрирования. Также немаловажными являются задачи по увеличению пропускной способности автомобильных пунктов пропуска, сокращению времени пересечения таможенной границы транспортными средствами. Все это достигается за счет развития и внедрения перспективных таможенных технологий, совершенствования таможенной инфраструктуры.

Одним из направлений совершенствования таможенного регулирования и упрощения совершения таможенных операций в отношении товаров в свое время стала система электронного предварительного информирования (ЭПИ), являющаяся на данный момент обязательной для всех видов транспорта [5, с. 39].

В соответствии с Таможенным кодексом Евразийского экономического союза предварительная информация – сведения в электронном виде о товарах, предполагаемых к перемещению через таможенную границу Союза, транспортных средствах международной перевозки, перевозящих такие товары, времени и месте прибытия товаров на таможенную территорию Союза, пассажирах, прибывающих на таможенную территорию Союза [6, с. 10].

Целью представления предварительной информации является получение таможенными органами сведений о товарах, планируемых к перемещению через таможенную границу Евразийского экономического союза, для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС.

Предварительная информация используется таможенными органами для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля. Непосредственно ускорение совершения таможенных операций возможно за счет сверки сведений, полученных в результате предварительного информирования, с данными, которые содержатся в товаросопроводительных документах, что позволяет сократить время проведения таможенного контроля.

Система предварительного информирования позволяет решить следующие задачи:

- 1) сократить время совершения таможенных операций, а соответственно и нахождения товаров и транспортных средств в пункте пропуска при пересечении таможенной границы, должностному лицу необходимо лишь сверять данные, указанные в предварительной информации, с данными, содержащимися в транспортных (перевозочных) и коммерческих документах;
- 2) повысить эффективность проведения таможенного контроля за счет возможности получения сведений о товарах и транспортных средствах до фактического прибытия транспортного средства в пункт пропуска;

3) повысить эффективность обеспечения экономической и национальной безопасности Республики Беларусь.

Одной из особенностей предварительного информирования таможенных органов в Республике Беларусь является то, что при перемещении автомобильным транспортом объем сведений, требуемых для представления в качестве предварительной информации, больше, чем для остальных стран ЕАЭС. Так как большой поток автомобильного транспорта, пересекающего таможенную границу Союза в Республике Беларусь, идет транзитом, то в объем предварительной информации внесен не только объем сведений, необходимых для уведомления о прибытии, который определен статьей 89 ТК ЕАЭС, но и объем сведений, указываемых в транзитной декларации, фактически целиком.

Практическое применение обязательного предварительного информирования, введенного с 17 июня 2012 года в соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 899 в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом, выявило ряд проблемных аспектов, не позволяющих существенным образом ускорить совершение необходимых операций, связанных с пересечением границы. К таковым относятся:

- непредставление электронной предварительной информации заблаговременно, т. е. не позднее, чем за два часа до прибытия товаров в пункт пропуска;
- низкое качество представляемой информации.

С целью минимизации отказов принятия ЭПИ необходимо ввести работу по совершенствованию информационных технологий, направленную на обнаружение ошибок в ЭПИ при ее представлении заинтересованным лицом в информационную систему таможенных органов Республики Беларусь. Также необходимо доработать форматно-логический контроль ЭПИ, что будет способствовать заблаговременному оповещению заинтересованного лица об имеющихся ошибках в ЭПИ еще до прибытия товаров в пункт пропуска.

Достижение максимального эффекта от введения обязательного предварительного информирования о товарах и транспортных средствах, ввозимых на единую таможенную территорию Союза, возможно только при заблаговременном предоставлении достоверной предварительной информации в предусмотренном формате и объеме сведений. В качестве основных мер по минимизации фактов непредставления предварительной информации до прибытия товаров и транспортных средств на единую таможенную территорию Союза можно выделить следующее:

- введение административной ответственности за непредставление предварительной информации в соответствии с законодательством государства – члена ЕАЭС, на территории которого расположено место прибытия товаров и транспортных средств, в виде предупреждения или наложения штрафа в размере от двух до десяти базовых величин;

– запрет ввоза на территорию пункта пропуска товаров, в отношении которых не представлена предварительная информация.

В соответствии с действующим законодательством, во всех государствах – членах ЕАЭС можно подать предварительную информацию на соответствующих национальных веб-порталах либо воспользоваться услугами компаний, занимающимися транспортно-логистической деятельностью, таможенным оформлением, в т. ч. формированием электронной предварительной информации. Поэтому, одним из мероприятий по совершенствованию процесса подачи ЭПИ является разработка и внедрение единого информационного портала подачи ЭПИ, позволяющим всем субъектам внешней экономической деятельности подавать предварительную информацию в таможенные органы государства – члена ЕАЭС, на территорию которого планируется ввозить товар или транспортное средство. Целью разработки единого информационного портала является повышение эффективности и координации всего процесса подачи предварительной информации, что будет способствовать оптимизации взаимодействия между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности, объединению возможностей управления деятельностью и информационными технологиями для комплексного улучшения результатов работы.

В настоящее время при перевозке на одном транспортном средстве нескольких товарных партий электронное сообщение с предварительной информацией формируется и передается по каждой товарной партии отдельно. Таким образом, каждой товарной партии присваивается индивидуальный УИНП.

В целях упрощения и ускорения процесса таможенного оформления предлагается реализовать возможность предоставлять предварительную информацию одновременно на несколько партий товаров, перевозимых одним транспортным средством.

Таким образом, предлагается присваивать один УИНП в отношении товарных партий, перевозимых одним транспортным средством.

Данное направление имеет свои преимущества как для субъектов ВЭД, так и для таможенных органов. Субъектам ВЭД не придется формировать предварительную информацию отдельно для каждой партии, а все необходимые сведения можно будет представить одновременно.

В свою очередь должностные лица таможенных органов по прибытии транспортного средства с несколькими товарными партиями заранее будут обладать информацией обо всех товарных партиях и проводить контроль непосредственно по тем товарным партиям, в отношении которых принято решение о проведении мер таможенного контроля. Такое совершенствование обеспечит удобство восприятия предварительной информации, которая будет представлена в отношении всех товарных партий, перевозимых одним транспортным средством.

Важным средством, позволяющим ускорить проведение таможенного контроля и повысить его качество, является смещение таможенного контроля на этап после выпуска товаров, что на протяжении последних лет является ведущей тенденцией в мировой практике таможенного дела. Беларусь как участница Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур 1973 г. и Всемирной таможенной организации не является исключением.

В ТК ЕАЭС статьями 325 и 326 предусмотрена возможность завершать таможенный контроль документов и (или) сведений, начатый до выпуска товаров, после их выпуска, а также проводить посттаможенный контроль документов и (или) сведений. Такая возможность играет большую роль при контроле таможенной стоимости, от достоверности сведений о которой зависит осуществление ключевых задач таможенных органов, таких как пополнение республиканского бюджета, защита экономической безопасности, создание равных конкурентных условий для участников внешнеэкономической деятельности.

Основным фактором, сдерживающим эффективность контроля таможенной стоимости после выпуска товаров, является тот факт, что после выпуска товаров таможенный орган обязан доказать недостоверность таможенной стоимости, в то время как до выпуска товаров он принимает доказательства от декларанта. При этом декларант может не представить ввиду отсутствия таможенному органу те документы, которые он обязан был бы предоставить по запросу таможенного органа до выпуска товаров.

С целью дальнейшего развития контроля таможенной стоимости после выпуска товаров необходимо определить порядок его проведения, количественные нормы и лиц, ответственных за его проведение.

В то же время для поддержания высокой эффективности текущего контроля ТС необходимо совершенствование системы управления рисками (далее – СУР). Одним из факторов, имеющих большое значение на всех этапах контроля таможенной стоимости, в том числе и при формировании профилей риска, являются источники ценовой информации. В условиях действующего интеграционного объединения для этой цели в первую очередь необходимо использовать ресурсы ЕАЭС в форме создания единой базы данных об импортируемых товарах, что предоставит Республике Беларусь 94 % от всех данных ЕАЭС [7].

В продолжение вопроса о значимости ценовой информации при контроле таможенной стоимости после выпуска, стоит отметить, что важным документом, позволяющим определить ее достоверность, является экспортная декларация страны отправления товаров. В целях упрощения взаимодействия таможенных служб стран, являющихся наиболее значимыми друг для друга торговыми партнерами, должны быть приняты меры по упрощению обмена информацией, в том числе по поддержанию информационного обмена на постоянной основе.

Таковыми для Республики Беларусь по данным о структуре внешнеторгового оборота за 2018 год, помимо Содружества Независимых Государств и Украины, по импорту являются страны ЕС, в частности Германия – 4,6 %, Польша – 3,5 %, Нидерланды – 2,4 %, Литва – 2,1 %. Важным партнером вне ЕС является Великобритания – 4,7 %, а также Китай – 5,0 % [8].

За основу создания соглашений по обмену экспортными данными может быть принято Соглашение об обмене информацией, необходимой для определения и контроля таможенной стоимости товаров в государствах – участниках Содружества Независимых Государств от 03.11.2017, в которых будет предусмотрено сокращение числа запросов между таможенными администрациями, а также предоставление вышеуказанными органами согласованного состава сведений из баз данных электронных копий экспортных деклараций.

В то же время, ситуацию, сложившуюся в данный момент, нельзя назвать стимулирующей участников ВЭД к добросовестной деятельности. Согласно п. 14 ст. 38 ТК ЕАЭС ТС определяется декларантом, за исключением случаев, предусмотренных Кодексом. П. 2 статьи 52 ТК ЕАЭС содержит перечень таких случаев, в частности им предусмотрено, что ТС исчисляется таможенным органом по результатам проведения контроля таможенных, иных документов и (или) сведений в соответствии с п. 17 и 18 ст. 325 Кодекса. В них содержится положение о том, что в случае, когда запрошенные таможенным органом документы и (или) сведения не представлены, либо такие документы и сведения не подтверждают достоверность и полноту проверяемых сведений, таможенный орган принимает решение о внесении изменений (дополнений) в сведения, заявленные в таможенной декларации и, в соответствии с вышеупомянутыми положениями, рассчитывает ТС [6].

Таким образом, для декларанта складывается ситуация, в которой в случае занижения стоимости возникает два варианта исхода событий:

1 СУР не укажет на контроль ТС и товары будут выпущены.

2 СУР укажет на контроль ТС и ТС будет рассчитываться таможенным органом либо после того, как доказательства достоверности стоимости не будут убедительными для таможенного органа, либо после отказа декларанта представлять запрошенные документы.

Стоит также отметить, что даже рассчитанная таможенным органом стоимость может быть ниже действительной, т. к. согласно законодательству Республики Беларусь, таможенный орган исходит из среднего уровня цен на идентичные или однородные с оцениваемыми товары [9].

Таможенная проверка является основным инструментом посттаможенного контроля. Одним из видов такой проверки являются выборочные проверки, которые регулируются Указом Президента Республики Беларусь от 16.10.2009 № 510 «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь». План выборочных проверок размещен на

официальном сайте Комитета государственного контроля. Отбор лиц для проведения выборочных проверок осуществляется таможенными органами с использованием критериев оценки степени риска, установленных Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь [10].

В целях стимулирования участников ВЭД к достоверному и точному заявлению сведений о ТС предлагается включить в критерии степени риска пункт: «вынесение таможенным органом за период, включающий истекший период календарного года, в котором таможенный орган осуществляет оценку степени риска субъекта, а также предшествующий ему календарный год, решения о внесении изменений (дополнений) в сведения, заявленные в таможенной декларации в отношении ТС три и более раза» с присвоением 2 балла за данный критерий риска.

Принятие данных мер в сочетании с существующими преимуществами, такими как быстрый выпуск товаров, наличие альтернативных вариантов выпуска товаров послужит повышению эффективности таможенного контроля.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Исследование транспортной и логистической системы Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. – New York and Geneva, 2013. – Режим доступа : <http://www.unecsc.org/index.php?id=53959>. – Дата доступа : 07.10.2020.

2 Grossdomesticproduct, nominal [Электронный ресурс] / The World Bank (01.07.2020) – Режим доступа : <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>. – Дата доступа: 07.10.2020.

3 Транспорт в Республике Беларусь // Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/0da/0dad008c1d55c619c133e9cc81c03d4f.pdf>. – Дата доступа: 07.10.2020.

4 Платежный баланс, международная инвестиционная позиция и валовой внешний долг Республики Беларусь. Информационно-аналитический сборник [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь. – 2020. – Режим доступа : <https://www.nbrb.by/publications/balpay/balpay2019.pdf>. – Дата доступа : 07.10.2020.

5 Основы таможенного законодательства : учеб. пособие / О. В. Морозова, А. А. Колесников. – Минск : РИПО, 2019. – 270 с.

6 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Минск : Белтаможсервис, 2017. – 760 с.

7 Внешняя торговля товарами. Статистика Евразийского экономического союза – 2018 [Электронный ресурс] : [официальный сайт] / Евразийская экономическая комиссия. – Москва, 2015–2020. – Режим доступа : http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Documents/Ext_2018.pdf. – Дата доступа : 03.10.2020.

8 Внешняя торговля Республики Беларусь [Электронный ресурс] : [официальный сайт] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 1998–2020. –

Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/7a0/7a00fbcc7c4ba0b529e873d099e6afab.pdf/> – Дата доступа : 02.10.2020.

9 **Сидорович, Н.** Контроль документов и сведений / Н. Сидорович // Таможенный вестник. – 2019. – № 7. – С. 25–29.

10 **Рыжов, К.** Камеральные и выездные / К. Рыжов // Таможенный вестник. – 2019. – № 2. – С. 18–21.

*A. KOLESNIKOV, PhD, Associate Professor, M. MIKITCHUK
Belarusian State University of Transport*

DIRECTIONS FOR IMPROVING THE ACTIVITIES OF THE CUSTOMS BODIES IN THE IMPLEMENTATION OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION BY ROAD IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article considers the importance of international carriage of goods by road for the economy of the Republic of Belarus. The problematic issues of interaction between customs authorities and road carriers are stated, directions for improving the activities of customs authorities in the implementation of international transportation of goods by road in the Republic of Belarus are determined.

Получено 08.10.2020

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 13. Гомель, 2020**

УДК 332.8(476):164

*В. В. КОЛОДКИН, канд. экон. наук, доцент
Барановичский государственный университет*

КРИТЕРИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Рассматриваются проблемы логистического управления транспортной системой предприятия с учетом влияния внешней логистической среды. Анализируется, факторы, влияющие на оценку варианта управления транспортными системами, его обоснованность, необходимость учета индивидуальных особенностей регионов, с учетом перспективы их развития.

Главными задачами, решаемыми логистической транспортной системой, являются координация транспортного обслуживания потребителей по их заказам, содержащим условия поставок и доставки, и минимизация при этом транспортных издержек. Очевидно, что при этом роль транспортной системы предприятия по отношению к заготовительной (закупочной) и распре-