

органами предварительных решений, касающихся применения методов определения таможенной стоимости ввозимых товаров. Такая возможность предусмотрена пунктом 19 статьи 38 ТК ЕАЭС в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС, при условии порядка выдачи таких решений на уровне национального законодательства государств – членов ЕАЭС. Однако с момента вступления в силу ТК ЕАЭС и до настоящего времени порядок выдачи предварительных решений по применению методов определения таможенной стоимости в Республике Беларусь отсутствует. Вместе с тем национальным законодательством Российской Федерации, Республики Казахстан и Кыргызской Республики данный порядок закреплен. Ключевая цель принятия предварительных решений по вопросам таможенной стоимости состоит в предоставлении субъектам ВЭД возможности определить структуру элементов цены внешнеэкономической сделки до фактического пересечения товарами таможенной границы и тем самым упростить контрольные процедуры при совершении таможенных операций [2, с. 49]. Действие предварительного решения на всей территории государства-члена, таможенным органом которого выдано предварительное решение, при указании его в декларации на товары и предъявлении таможенному органу позволит декларанту применять один и тот же метод определения таможенной стоимости в отношении декларируемых товаров при их выпуске в различных ПТО, что особенно актуально в рамках функционирования ЦЭД. В процессе создания института принятия и выдачи предварительных решений в области таможенной стоимости необходимо учитывать также и опыт формирования данного механизма в зарубежных странах. Так, к примеру, в Японии предварительные решения представляют собой толкования относительно того, какие нормативные акты и регламентирующие документы трактуют или принимаются во внимание при расчете таможенной стоимости. В Китае реализуется пилотный проект по принятию предварительных решений только в отношении субъектов так называемого «зеленого сектора» [3, с. 11]. Применительно к Республике Беларусь, выдача предварительных решений по таможенной стоимости также может осуществляться только в отношении определенных категорий субъектов ВЭД, в частности – уполномоченных экономических операторов.

Таким образом, устранение выявленных недостатков и реализация предложенных мероприятий будет способствовать упрощению и ускорению процедур таможенного оформления, оптимизации нагрузки на таможенные органы и использованию рассматриваемых технологий на постоянной основе.

Список литературы

- 1 Декларантам – электронный архив [Электронный архив] // Альта-Софт. – Режим доступа : https://www.altar.ru/external_news/33356/. – Дата доступа : 01.12.2022.
- 2 Руднева, З. С. Применение предварительного решения о методе определения таможенной стоимости как государственной услуги в сфере таможенного дела / З. С. Руднева // На страже экономики. – 2021. – № 3 (18). – С. 48–57.
- 3 Алиева, Н. М. Выдача предварительных решений по вопросам применения методов определения таможенной стоимости ввозимых товаров / Н. М. Алиева, А. С. Евстафьева, А. А. Замятина // Научные вестн. – 2018. – № 5. – С. 6–12.

УДК 656.2.03.61

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ В СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ КОНТЕЙНЕРАХ

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Перспективное развитие железнодорожного транспорта на сегодняшний день не представляется возможным без усиления роли контейнерных перевозок. Контейнерная технология, обеспечивающая реализацию бесшовной мультимодальности в логистической цепи, дает возможность существенно нивелировать имеющиеся объективные недостатки железнодорожной перевозки, что объясняет ее растущую популярность как у перевозчиков, так и у грузовладельцев. Развитие контейнерного парка идет в направлении расширения использования специализированных контейнеров. Аналогично развитию вагонного парка, специализация контейнеров позволяет в максимальной степени адаптировать грузовые отсеки под широкую номенклатуру грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Благодаря вариативным конструкциям контейнеров, использованию вспомогательного оборудования,

специальных систем крепления появляется возможность увеличить полезный объем, грузоподъемность, снизить затраты на транспортировку в порожнем состоянии или способствовать попутной загрузке в обратном рейсе, оптимизировать продолжительность, трудоемкость, стоимость грузовых операций как с самой интермодальной единицей, так и с перевозимым грузом. Высокий уровень сохранности груза и удобства выполнения технологических операций со специализированными контейнерами делает их достойными конкурентами грузовых вагонов с рядом весомых преимуществ. Однако решающий выбор грузовладельца в пользу того или иного средства перевозки базируется в первую очередь на ценовом факторе, т. е. на тарифе на перевозку контейнера в груженом и порожнем состоянии.

Следует понимать, что тарификация железнодорожных перевозок, помимо своего основного назначения – покрытия затрат на транспортировку груза или порожнего транспортного средства, должна выполнять функцию стимулирования определенных видов перевозок, отражая общее направление тарифной политики перевозчика. В отношении контейнерных перевозок компенсационная функция тарифа должна учитывать не только прямые затраты, связанные с транспортировкой груженых и порожних контейнеров, но и синергетический эффект, вызываемый увеличением доли контейнерных отправок в общем грузопотоке. Влияние контейнеризации на перевозочный процесс и связанные с ним затраты является многогранным, затрагивая такие разные аспекты, как структура вагонного парка, технология терминальной обработки грузов, технология переработки вагонопотока на технических станциях, выполнение местной работы, взаимодействие с другими видами транспорта, автоматизация выполнения технологических операций, обеспечение сохранности грузов и безопасности движения, качество и содержание транспортно-экспедиционных услуг, маркетинг. Многообразие косвенных эффектов контейнеризации не только усложняет правильное определение себестоимости контейнерных перевозок, но и существенно повышает значение стимулирующей функции тарифа.

Можно констатировать, что в системе тарифообразования контейнерных перевозок в настоящее время сложилась ситуация, когда тариф на перевозку грузов в специализированных контейнерах адекватно не выполняет ни одной из заявленных функций, т. е. не отражает в полной мере структуру затрат на транспортировку груженой и порожней интермодальной единицы и не стимулирует в достаточной степени использование специализированных контейнеров взамен вагонов для более широкого внедрения их в практику перевозочного процесса. Причина данной ситуации лежит прежде всего в существенном опережении технического и технологического развития контейнерных перевозок по отношению к нормативной базе.

Основным принципиальным моментом дифференциации тарифов на перевозку груженых и порожних контейнеров является разделение их на две группы: совпадающие по параметрам с универсальными и не совпадающие. Для первой группы используется универсальная для всех видов транспорта схема тарификации контейнерной перевозки по принципу оплаты за интермодальную единицу вне зависимости от массы и рода груза, а также от массы самого контейнера (в общем случае). Контейнерные перевозки второй группы тарифицируются по принципу повагонной отправки. Проблема использования этого подхода в современных условиях заключается в том, что определение признаков, по которым контейнерная перевозка должна быть отнесена к одной из этих групп, изложенное в нормативных документах, не является однозначно толкуемым и исчерпывающим. Существующая нормативная база ориентирована в основном на перевозку универсальных контейнеров стандартных типоразмеров или специализированных классических типов (танк-контейнер, рефрижераторный, контейнер-термос). Она не учитывает современных возможностей трансформации одного типа контейнера в функционально другой. В качестве примера можно привести контейнер со съемной металлической крышей. Путем простой трансформации данный контейнер может быть представлен в трех видах: универсальный контейнер закрытого типа, контейнер с открытым верхом типа Open Top, контейнер типа Open Top с тентованным верхом. При этом контейнер сохраняет один и тот же постоянный номер, зарегистрированный в соответствующих базах данных. Трансформация существенно расширяет номенклатуру грузов, которые могут быть помещены в такой контейнер, вплоть до грузов боковой и верхней степени негабаритности. Формально же, согласно идентификационному номеру и принятой классификации, такой контейнер по-прежнему должен быть отнесен к группе универсальных или, как минимум, совпадающих по параметрам с универсальными. Это дает основания тарифицировать его по схеме контейнерной отправки, что может не соответствовать реальным условиям его транспортировки. Таким образом, тариф в силу

нечеткости формулировок и устаревания нормативных документов не выполняет функции компенсации фактических затрат перевозчика на транспортировку данной интермодальной единицы. Потенциально данная ситуация также является конфликтной с точки зрения взаимоотношений грузоотправителя и перевозчика, что нивелирует стимулирующую функцию тарифа.

Другим примером неадекватного выполнения функций тарифа является тарификация перевозки изотермических контейнеров. Применение одного и того же повышающего коэффициента к тарифу на перевозку совершенно разных по принципу работы термоизолированного, автономного рефрижераторного и дизель-генераторного рефрижераторного контейнера очевидно не отражает фактическую разницу в затратах перевозчика на их транспортировку и терминальную обработку. Завышение тарифа путем применения данного коэффициента отрицательно сказывается на стимулировании перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов – одного из наиболее динамично растущих сегментов транспортного рынка. Изотермические контейнеры с учетом глобальных изменений в направлении грузопотоков, размере партий и в целом в логистике скоропортящихся грузов, произошедших за последние годы, фактически остались единственным востребованным средством мультимодальной перевозки в этом сегменте транспортного рынка. В этой связи неоправданное завышение тарифов на данный вид контейнерных перевозок представляется крайне нецелесообразным.

В то же время существует большое количество типов специализированных контейнеров, которые формально, согласно существующим нормативным документам, не совпадают по параметрам с универсальными контейнерами и тарифицируются по схеме повагонной отправки при перевозках как в грузе, так и в порожнем состоянии. При этом технология их перевозки и терминальной обработки может абсолютно не отличаться от технологии перевозки универсальных контейнеров и, соответственно, другой принцип тарификации, приводящий в результате к другому уровню тарифа, также не выполняет функцию отражения реальных затрат перевозчика и функцию стимулирования контейнерных перевозок. В качестве примера можно привести перевозку габаритных тарно-упаковочных, штучных, навалочных или насыпных грузов в контейнерах типа Open Top, Flat Rack, Platform со стационарными или съемными боковыми стойками. Терминальная обработка как грузов, так и самих интермодальных единиц указанных типов может протекать даже быстрее и с меньшими затратами, чем для универсальных контейнеров и для вагонов аналогичных типов. В то же время за счет учета массы груза и контейнера при тарификации итоговая стоимость перевозки для грузовладельца может оказаться выше стоимости перевозки в вагоне при тех же сроках транспортировки и даже более высоких показателях сохранности груза, что не способствует увеличению объема контейнерных перевозок.

Данные примеры позволяют сделать вывод о наличии в современной нормативной базе существенных пробелов, которые препятствуют реализации основных функций транспортного тарифа – компенсирующей и стимулирующей. Полное и своевременное выявление таких проблемных мест с учетом важности тарифной составляющей в конкурентоспособности железнодорожных перевозок имеет решающее значение для сохранения быстрых темпов контейнеризации на железнодорожном транспорте и дальнейшего развития этой перспективной технологии перевозки.

УДК 339.9

САНКЦИИ В ОТНОШЕНИИ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ПУТИ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

А. А. КОЛЕСНИКОВ, А. П. КОЛЕДА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В мировой экономике на протяжении длительного периода усиливается дестабилизация и рост кризисных явлений. Они проявляются не только в усилении неравномерности социально-экономического развития стран мира и нарастании кризисных явлений, но и в учащении случаев применения экономических санкций против различных государств со стороны стран коллективного запада. Ввиду того, что экономические санкции проводились и проводятся против национальной