

УДК 339.543

О. Н. ШЕСТАК, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта
А. М. МАРТИНОВСКАЯ
Гомельская таможня

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Приведен анализ перемещения товаров государствами – участниками Евразийского экономического союза различными видами транспорта, а также рассмотрены основные проблемы и определены направления совершенствования организации таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза железнодорожным транспортом.

В условиях развивающихся торговых отношений государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), а также в контексте сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути особенно актуальной становится проблема эффективности организации и оперативности проведения таможенных операций, в том числе и в рамках таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Анализ использования различных видов транспорта при осуществлении перевозок товаров государствами – членами ЕАЭС показал, что перевозка грузов железнодорожным транспортом имеет значительный удельный вес в сравнении с другими в каждом из государств – участников Союза. Роль железнодорожного транспорта в осуществлении грузоперевозок государствами – членами ЕАЭС можно определить на основании такого показателя, как объем перевезенного груза в сравнении с другими видами транспорта, включая трубопроводный (таблица 1).

Из данных таблицы 1 видно, что объем перевезенного железнодорожным транспортом груза в государствах – членах ЕАЭС самый значительный. По удельному весу в сравнении с другими видами транспорта железнодорожный транспорт в Российской Федерации занимает 15,88 %, в Республике Казахстан – 9,69 %, в Республике Армения – 9,93 %, в Республике Кыргыз-

стан – 6,95 %, а в Республике Беларусь – 34,50 %. Анализ данных таблицы 1 позволяет сделать вывод, что наибольшим удельным весом, в каждом из названных государств, обладают перевозки грузов автомобильным транспортом.

Таблица 1 – Объем перевезенного груза по видам транспорта, используемого государствами – членами ЕАЭС за 2018 г.

Государство	Единица измерения	Транспорт				
		автомобильный	железнодорожный	воздушный	водный	трубопроводный
Российская Федерация	тыс.т	5544000	1291500	1173	128046	1169300
	уд. вес, %	68,16	15,88	0,01	1,57	14,38
Республика Казахстан	тыс.т	3422300	397700	29,1	2867,4	280800
	уд. вес, %	83,40	9,69	–	0,07	6,84
Республика Беларусь	тыс. т	170876	157164	52	2195	125217
	уд. вес, %	37,52	34,50	0,01	0,48	27,49
Республика Кыргызстан	тыс. т	30500	2300	1	–	300
	уд. вес, %	92,14	6,95	–	–	0,91
Республика Армения	тыс. т	24500	2900	18,1	–	1800
	уд. вес, %	83,85	9,93	0,06	–	6,16

Говоря о железнодорожных перевозках, многие исследователи отмечают, что на сегодняшний день наиболее перспективными являются контейнерные перевозки грузов, что связано, в том числе, с основными их преимуществами: высокой степенью сохранности груза; отсутствием необходимости перегрузки груза, что сокращает расходы на погрузочно-разгрузочные операции, а также универсальностью перевозок, значительное сокращение времени в пути, по сравнению со временем на перевозку грузов обычными поездами, так как вторые обладают меньшей скоростью движения.

На сегодняшний день для Республики Беларусь наиболее существенна доля транзитных перевозок грузов в контейнерах – 67 % от общего объема контейнерных перевозок (экспортно-импортных и внутривнутриреспубликанских, занимающих 30 и 3 % соответственно).

Преобладание транзитных контейнеропотоков в сравнении с другими направлениями связано, прежде всего, с выгодным географическим положе-

нием Республики Беларусь. Кроме того, один из основных транзитных контейнеропотоков, проходящих через территорию Беларуси, является составляющей северного трансевразийского экономического коридора, проходящего из Китая через Центральную Азию, Россию и Беларусь в Европу. Грузопоток по данному маршруту через территорию Республики Беларусь имеет очень высокие темпы роста. Если еще в 2011 г. объем перевозок составлял 2,5 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (далее – ДФЭ), то в 2018 г. – уже 331,5 тыс. ДФЭ, то есть за семь лет увеличился в 132,6 раза.

Проанализировав данные статистики, подтверждается значимость развития железнодорожного транспорта в целом, а также областей деятельности, связанных с осуществлением таких перевозок, особенно в направлении транзита. Соответственно и совершенствование порядка организации таможенного контроля в отношении таких перевозок является приоритетным направлением.

Таким образом, в целях совершенствования порядка организации таможенного контроля в отношении транзитных контейнерных перевозок в таможенной службе Республики Беларусь ведется постоянная работа по внедрению и адаптации современных инструментов таможенного администрирования и контроля касательно транзитных контейнеропотоков, основанных на информационных технологиях. Среди таких инструментов можно отметить:

- использование информационных технологий при совершении таможенных операций (электронное декларирование и информирование);
- программное использование системы управления рисками;
- инновационные технические системы таможенного контроля.

Благодаря внедрению и использованию вышеуказанных инструментов таможенная служба уже добилась существенных результатов в реализации своих повседневных задач, направленных на обеспечение экономической безопасности и совершенствование таможенного регулирования внешней торговли.

Оказание таможенных услуг в электронной форме позволяет сократить время, необходимое для выполнения тех или иных процессов и процедур, а также напрямую влияет на повышение экономической эффективности деятельности таможенных органов путем высвобождения площадей, которые ранее использовались для хранения документов; повышения производительности труда; сокращения затрат на бумагу и печать документов, почтовые отправления, передачу, хранение и обработку информации.

Кроме того, следует отметить, что удобства, связанные с использованием информационных технологий при получении таможенных услуг, ведут к сокращению количества представляемых документов на бумажных носителях, упрощению процесса обмена документами и сведениями между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенной службой, устранению коррупционных издержек.

Использование информационных технологий в таможенных услугах позволяет ускорить продвижение товаров между странами, создавая условия для развития транзита, способствует созданию благоприятных условий внешнеэкономической деятельности, влияет на темпы роста экономического развития, активность в сфере бизнеса, уровень благосостояния населения.

Тем не менее, несмотря на высокий уровень развития используемых таможенными органами систем и технологий, а также на наблюдаемый рост транзитных перевозок через территорию государств – членов ЕАЭС, отмечается наличие ряда барьеров, препятствующих системному развитию грузовых перевозок железнодорожным транспортом.

Большая часть таких барьеров связана с развитием инфраструктуры, однако выделяются также проблемы, относящиеся к компетенции таможенных органов, к которым относятся:

1 Отсутствие полного электронного документооборота между таможенными органами, а также железнодорожными предприятиями.

2 В соответствии с технологическими процессами юридически значимый документооборот осуществляется на бумажном носителе.

3 Отсутствует единая информационная система.

Указанные проблемы решаются путем перехода к использованию электронных юридически значимых документов на всех этапах перевозки, включая совершение таможенных операций по выпуску товаров, что в том числе позволит автоматизировать процессы обработки информации при проведении таможенного контроля.

Переход к использованию электронных юридически значимых документов невозможен без постоянно функционирующей системы электронного документооборота между таможенными органами государств – участников ЕАЭС и их железнодорожными предприятиями. Для этих целей предлагается в каждом из государств-членов интегрировать Автоматизированные информационные системы (далее – АИС) организации перевозок грузов в названных государствах с информационными системами таможенных органов, что может быть достигнуто путем внедрения АИС железнодорожных предприятий в системы межведомственного документооборота государств-участников.

Кроме того, для полномасштабного перехода на электронное декларирование в железнодорожных пунктах пропуска необходимо актуализировать и отменить документы, в которых предусмотрено проставление отметок и штампов на бумажном носителе, а соответственно закрепить использование электронной цифровой подписи (далее – ЭЦП). Однако для этого необходимо решить проблему взаимного признания ЭЦП между государствами – участниками ЕАЭС. Причем, на сегодняшний день между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией заключены соглашения о признании ЭЦП посредством сервиса доверенной третьей сторо-

ны (далее – ДТС), в связи с чем предлагается создание такого сервиса в Республике Армения и в Республике Кыргызстан и их последующая интеграция в единую ДТС ЕАЭС, что позволит обеспечить гарантии доверия при трансграничном обмене электронными документами.

Соответственно заключительным этапом станет создание единой интегрированной информационной системы ЕАЭС, которая позволит не только осуществлять электронный документооборот между государствами, а также даст возможность электронного взаимодействия между таможенными органами государств – участников ЕАЭС, например, в части регулярного электронного обмена информацией по актуальным профилям риска между таможенными органами государств – членов ЕАЭС по защищенному каналу.

Следующим направлением совершенствования становится реализация автоматического выпуска товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом при помещении под таможенную процедуру таможенного транзита.

В частности, предлагается внедрение данной системы в таких государствах, как Республика Армения, а также Кыргызская Республика, и соответственно расширение использования данной системы в Республике Беларусь на все пункты таможенного оформления, осуществляющие выпуск товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита в отношении железнодорожного транспорта.

Рассматривая положительное влияние автовыпуска товаров, стоит отметить, что для участников ВЭД автоматическое совершение таможенных операций приводит к сокращению срока выпуска товаров, сроков регистрации деклараций и исключению полного контакта с должностными лицами, в свою очередь, для таможенных органов полная автоматизация процессов совершения таможенных операций позволяет высвободить людские ресурсы для контроля наиболее рискованных поставок. Это особенно актуально с учетом имеющейся штатной численности таможенных органов и увеличивающегося товарооборота.

Следующим направлением совершенствования является проведение таможенного контроля при ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС и дальнейшее признание его результатов всеми таможенными службами стран – участниц ЕАЭС в целях недопущения дублирования контрольных процедур, совместно с применением электронных цифровых пломб, которые обеспечат возможность слежения за товарами, а также контейнерами/вагонами в которых они перевозятся в режиме реального времени.

Взаимное признание результатов таможенного контроля в совокупности с применением электронных навигационных пломб может быть осуществлено на примере осуществления транзитной перевозки в направлении Китай – ЕС – Китай через центральный Евразийский коридор, проходящий по территории Республики Казахстан, Российской Федерации, а также Республики Беларусь в направлении государств Европейского союза.

Применение навигационных пломб будет способствовать обеспечению контроля за сохранностью грузов при их перевозке, предотвращению возможных случаев противоправных действий после осуществления контрольных операций таможенных органов, а соответственно и будет служить одним из основных критериев взаимного признания результатов таможенного контроля таможенными органами государств – членов ЕАЭС.

С ее помощью цепочку перевозок смогут в режиме онлайн отслеживать все заинтересованные стороны – как со стороны государственных органов, так и со стороны компаний грузоотправителей, а также грузополучателей.

Оптимизация процессов будет достигаться за счет использования поступающей в систему отслеживания информации о состоянии навигационной пломбы, – совершаемых с ней действиях, о маршруте движения, – контролирующими органами и заинтересованным лицам (отправителям, получателям, транспортно-экспедиторским компаниям, владельцам грузов). В результате контролирующие органы смогут оперативно принимать необходимые решения, а также снизить объем и количество физических проверок, а заинтересованные лица – реализовывать решения, направленные на оптимизацию логистики. Кроме того, за счет сокращения количества проверок сокращаются и сроки доставки грузов, что может означать дополнительную экономию для участников ВЭД, а также повышение транзитной привлекательности стран.

Таким образом, разработка и внедрение информационных таможенных технологий является своевременным и необходимым процессом, который позволяет повысить качество и оперативность таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС железнодорожным транспортом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : 11.03.2019.

2 Ежегодная статистика внешней торговли по странам [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://data.trendeconomy.ru/dataviewer/trade/statistics/>. – Дата доступа : 19.03.2019.

3 **Брянцев, П. Т.** Оптимизация и сокращение сроков при проведении таможенного контроля в железнодорожных пунктах пропуска / П. Т. Брянцев // Государство и право. – 2015. – № 12. – 41 с.

4 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 27.02.2019.

O. SHESTAK

Belarusian State University of Transport

A. MARTSINOVSKAYA

Gomel Customs

DIRECTIONS OF IMPROVEMENT OF THE ORGANIZATION OF CUSTOMS CONTROL OF GOODS, MOVED THROUGH THE CUSTOMS BORDER OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION BY RAILWAY

The article provides an analysis of the movement of goods by the member states of the Eurasian Economic Union by various means of transport, as well as the main problems and directions for improving the organization of customs control of goods transported across the customs border of the Eurasian Economic Union by railway.

Получено 09.10.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 12. Гомель, 2019**

УДК 656.224(-214)

Л. К. ЭГЕРМАН, д-р экон. наук, профессор

Ю. Н. ДРАНЧЕНКО

А. В. АСТАФЬЕВ

Российский университет транспорта (МИИТ)

ГОРОДСКИЕ, ПРИГОРОДНО-ГОРОДСКИЕ И ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ, МЕГАПОЛИСАХ И ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ

Показана роль рельсового транспорта в обеспечении пассажирских перевозок в системе «город – пригород», раскрыты преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным, а также социальный, промышленный и экологический эффекты создания городских железных дорог.

Транспортное обслуживание населения крупных городов, городских агломераций и мегаполисов приобрело проблемный характер во многих странах мира, включая Россию, так как сегодня в пригородных зонах население испытывает растущие трудности при поездке к месту работы и в обратном направлении.

Это происходит по различным причинам [2, 3]:

- повышение дальности передвижений и частоты поездок;
- неконтролируемый рост парка личного автотранспорта;
- концентрация населения в крупных городах;
- недостаточное внимание к развитию массового общественного пассажирского транспорта, особенно рельсового – метрополитена, трамвая, внутригородского и пригородного железнодорожного транспорта.