

УДК 339.543

Я. В. ЕФРЕМОВ,

В. В. БАРАНОВА

Белорусский государственный университет транспорта

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены концептуальные подходы к совершенствованию таможенной инфраструктуры в рамках логистической системы Республики Беларусь.

Таможенная инфраструктура – совокупность административных зданий, помещений, сооружений, площадок, технических средств таможенного и иных видов контроля, информационных и телекоммуникационных систем и средств их обеспечения, иных материальных ценностей, находящихся в собственности, либо переданных в пользование таможенным органам, размещенных в местах перемещения товаров через таможенную границу, зонах таможенного контроля на территориях складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов, магазинов беспошлинной торговли, и предназначенных для обеспечения деятельности таможенных органов и учреждений, входящих в систему таможенных служб государств – членов Таможенного союза [1].

Важность подхода ЕЭК к трактовке данного термина заключается:

- во включении в него всех составляющих элементов;
- в привязке данного термина к местам совершения таможенных операций;
- включении в него всех составляющих элементов обеспечения таможенного контроля;
- включении информационной составляющей обеспечения таможенной инфраструктуры.

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 для обслуживания пассажиров. Это материально-техническая база таможенных органов:

- административные здания и сооружения;
- пункты пропуска и перехода;
- таможенные склады;
- склады временного хранения;
- таможенный представитель;
- таможенный перевозчик;
- 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 результатов:

- технические средства таможенного контроля;
- технические средства таможенной экспертизы;
- единая автоматизированная информационная система;
- единая система передачи данных;
- система контроля за нарушением условий таможенных процедур и т.д.

Третью группу составляет социальная инфраструктура, которая предназначена для специальных условий воспроизводства жизнедеятельности кадров таможенных органов и организаций. Именно эта сфера должна удовлетворять потребности в различных услугах непромышленного характера в целях повышения профессиональной подготовки, уровня жизни работников таможни.

Эти функции выполняют:

- учебные заведения;
- службы жилищно-бытового обслуживания;
- службы здравоохранения и т. д.

Данная классификация выделяет «производственную» (материально-техническая база, в том числе транспортные и технические средства, которые обычно к таможенной инфраструктуре не относят) и «социальную» таможенные инфраструктуры. Кроме того, в понятие таможенной инфраструктуры включены те объекты, которые к ней не относятся, а могут быть отнесены к околотаможенной инфраструктуре (таможенный представитель, таможенный перевозчик и др.).

Под объектами таможенной инфраструктуры понимают все здания и сооружения, а также сети, которые необходимы для функционирования таможенных органов. Именно этот подход используется на практике должностными лицами подразделений эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры.

В настоящее время в специализированной литературе не закреплен единый подход к оценке экономической эффективности таможенных органов и оценке эффективности использования объектов таможенной инфраструкту-

ры. Оценка эффективности функционирования любого социального института проводится, как правило, с учетом тех его функциональных целей, для достижения которых этот институт (в данном случае – таможня) был создан. Функционирование отечественного института таможни 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 достигаются таможенными органами Республики Беларусь в первую очередь посредством разработки и применения временных регламентов, т. е. лимитов времени, отпущенных на таможенные процедуры в пунктах пропуска через внешний участок границы Таможенного союза.

Анализ современных теоретических платформ оценки экономической эффективности деятельности таможенных органов позволяет выделить следующие подходы:

– *рыночный*, представители которого направления предлагают оценивать эффективность таможенной деятельности по показателю таможенных платежей, в среднем взимаемых в единицу времени. Таможенные органы тем самым, по нашему мнению, безосновательно отнесены к обычным коммерческим организациям;

– *экономико-математический* – предлагает оценивать результаты с помощью дифференцированных расчетных показателей, применения жесткого математического инструментария. Этот подход признается перспективным, однако его абсолютизация приведет к формализации исследуемых качественно разнообразных экономических проявлений таможенной деятельности. Поэтому экономико-математические методы определения экономической эффективности деятельности таможенных органов могут применяться лишь в сочетании с иными способами ее оценки;

– *функционально-целевой* – предлагает синтезированные показатели, такие как объем задач, потенциал таможенных органов. Этот подход требует постоянного мониторинга (в контексте практической необходимости) успешности (или не успешности), например, выполнения распоряжений вышестоящих органов государственного управления. Подход имеет определенное практическое значение, однако поскольку функционально-целевые методы не позволяют провести комплексную оценку экономической эффективности таможенной деятельности, он является в достаточной степени ограниченным;

– *структурно-дифференцированный* – предлагается проводить оценку дифференцированно в зависимости от дифференцируемых уровней управления, видов таможенных отношений;

– *нигилистический* – исходит из феноменологической сложности деятельности, которая не может быть полностью описана отдельными показателями. В этом подходе заложен вывод, что нельзя полностью оценить экономическую эффективность деятельности таможенных органов. Нигилистиче-

ский подход предполагает, что сложные социальные объекты подчиняются только полностью детерминированным и формально распознаваемым причинно-следственным связям, переводимым на математический язык. Серьёзным недостатком такого метода является невозможность проведения оценки, если распознавание не осуществимо;

– *интегрированный* – предлагает проводить оценки с помощью «интегрированного» показателя, учитывающего все многообразие возможных показателей по всем возможным направлениям. Такой подход методологически очень близок к предыдущему (нигилистическому) подходу. Его последователи исходят из возможности свести всё социально-экономическое разнообразие к жестко детерминированным схемам. При этом предполагается, что все качественные показатели могут быть переведены в количественные без существенных смысловых потерь.

Таким образом, общий аналитический обзор возможных концептуальных подходов к оценке экономической эффективности деятельности таможенных органов показал, что ни один из вышеназванных подходов не позволяет без значительного искажения информации провести достоверную оценку.

Наиболее эффективной является комплексная оценка экономической эффективности деятельности таможенных органов, использующая количественные и качественные показатели с применением их дифференциации для разных уровней управления и типов таможенных отношений. Такая оценка может проводиться во взаимосвязи с функциями таможенных органов в экономической системе.

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, понижающих или вовсе устраняющих барьеры в трансграничной торговле и повышающих тем самым конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей.

В условиях стремительного развития тенденций экономической глобализации и либерализации мировой торговли к таможенному делу предъявляются новые требования – таможенная служба должна способствовать развитию внешнеэкономической деятельности. Субъекты мировой торговли заинтересованы в ускорении товарооборота, а государство – в повышении общей эффективности внешнеэкономической деятельности. Активная интеграция мировой экономики и глобализация бизнеса создают предпосылки формированию оптимально организованной системы взаимодействия всех участников внешнеэкономической деятельности в процессе выпуска и таможенного контроля товаров и транспортных средств.

Использование методов логистики при управлении внешнеторговыми товаропотоками приобрело большую актуальность на современном этапе развития белорусской экономики. Это связано с интенсификацией и расширением

внешнеэкономических связей государства, с динамичным увеличением горизонтальных связей между хозяйствующими субъектами стран партнеров. Возросли возможности для улучшения их взаимодействия на основе расширения хозяйственной самостоятельности, инициативы посреднических структур и транспортных предприятий. Активное обращение к логистике в Республике Беларусь обусловлено также существенными изменениями условий хозяйствования предприятий и организаций. К их числу можно отнести [2]:

- развитие сферы услуг;
- переориентация традиционного производства на работу «под заказ»;
- необходимость использования преимуществ геополитического положения и транзитного потенциала страны;
- увеличение общей стоимости транспортных услуг;
- обострение проблемы сбыта произведенной продукции и рост запасов готовой продукции на складах предприятий;
- интенсивное развитие информационных и коммуникационных технологий, создающее условия для гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителя;
- вхождение в международные цепи поставок в результате усиления процессов глобализации и интеграции в мировой экономике.

На сегодняшний день за счет логистики в странах-членах Таможенного союза формируется 10–12 % ВВП (транспортный сектор – 7–8 %). В странах Европейского Союза данный показатель составляет 20–25 % [3]. Для наращивания экономического потенциала логистической отрасли государствами-членами Таможенного союза активно реализуются соответствующие государственные программы.

Для эффективной оценки развития логистической системы специалистами Всемирного банка была разработана методика оценки уровня развития логистики в различных странах. При определении логистического рейтинга экспертами определяются 6 важнейших критериев оценки развития логистики в конкретной стране, на основе которых рассчитывается индекс эффективности логистики – LPI. В числе данных критериев:

- эффективность работы таможи и пограничного контроля;
- качество торговой и транспортной инфраструктуры;
- легкость организации и конкурентоспособность цен международных перевозок;
- компетентность специалистов в области логистики и качество логистических услуг;
- способность отслеживать и устанавливать состояние, местонахождение и факт доставки грузов;
- своевременность поставок грузов [4].

Несмотря на рост индекса LPI, относительное место Республики Беларусь в

рейтинге стран неуклонно снижается (таблица 1), это свидетельствует об отставании темпов и качества развития логистической системы от стран-конкурентов. В 2014 году позиции Польши, Латвии и Литвы по рейтингу LPI составили 31, 36 и 40 соответственно. Вместе с тем показатель «эффективность работы таможи и пограничного контроля» за 7 лет значительно повысился и в текущем году составил 87. Увеличение данного показателя связано с расширением интеграционного сотрудничества в рамках Таможенного союза, усиления взаимодействия таможенных служб трёх стран. Введение единой процедуры таможенного транзита в рамках Единого экономического пространства значительно упростило систему перемещения товаров при участии внешнеэкономической деятельности и снизило нагрузку на таможенные органы.

Таблица – Показатели рейтинга Республики Беларусь по показателям-компонентам логистики за 2007–2014 годы

Показатель	Год		
	2007	2012	2014
Качество торговой и транспортной инфраструктуры	54	65	86
Эффективность работы таможи и пограничного контроля	50	119	87
Легкость организации и конкурентоспособность цен международных перевозок	127	107	91
Компетентность специалистов в области логистики и качество логистических услуг	120	91	116
Способность отслеживать и устанавливать состояние, местонахождение и факт доставки грузов	66	97	113
Своевременность поставок грузов	78	114	93
Индекс LPI	2,53	2,61	2,69
Место Республики Беларусь в рейтинге стран по LPI	74	91	99

В целом гармонизация и унификация таможенных правил на территории трёх государств создает возможности для роста конкурентоспособности транзитных перевозок, особенно на самом перспективном в настоящее время направлении «Китай – Европа». Примерное сокращение времени на доставку грузов только из-за сокращения выполнения таможенных формальностей оценивается экспертами в 1–2 дня. При этом имеется потенциал ускорения процесса выпуска товаров на внешних границах Таможенного союза.

Основными направлениями совершенствования таможенной инфраструктуры в рамках формирования Евразийского экономического союза являются:

- создание современных таможенно-логистических терминалов;
- внедрение новых информационно-технических средств обеспечения деятельности таможенных органов;
- гармонизация таможенного администрирования в рамках Таможенного союза;

– создания единой межведомственной автоматизированной системы сбора, хранения и обработки информации при осуществлении всех видов государственного контроля за перемещением товаров, транспортных средств и пассажиров через таможенную границу;

– модернизация технических средств таможенного контроля, позволяющих осуществлять дистанционный выборочный таможенный контроль без остановки транспортного средства.

Реализация вышеперечисленных направлений позволит повысить эффективность функционирования таможенной инфраструктуры, усилить конкурентоспособность логистической системы Республики Беларусь.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Информация о деятельности Евразийской экономической комиссии // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : 01.06.2014.

2 Орловский, В. И. «Две службы на границе» : реальность и перспективы / В. И. Орловский // Таможенный вестник. – 2014. – № 2. – С. 34–36.

3 Курочкин, Д. В. Оценка эффективности логистики в странах Таможенного союза и Украине по методологии Всемирного банка / Д. В. Курочкин // Логистика и управление цепями поставок. – 2013. – № 2. – С. 16–22

4 Полещук, И. И. Логистический потенциал Беларуси: его оценка и использование / И. И. Полещук // Белорусский экономический журнал. – 2013. – № 3. – С. 87–97.

5 Индекс эффективности логистики // Официальный сайт Всемирного банка [Электронный ресурс]. – 2009. – Режим доступа : <http://www.worldbank.org/ru>. – Дата доступа : 05.07.2014.

Ya. EFREMOV,

V. BARANOVA

Belarusian State University of Transport

IMPROVEMENT OF CUSTOMS INFRASTRUCTURE AS THE FACTOR OF THE DEVELOPMENT LOGISTIC SYSTEM IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article deals with the conceptual approaches of the customs infrastructure improvement as a part of logistic system in Republic of Belarus.

Получено 19.10.2014