

лены кредитами отечественных банков и иностранными кредитными линиями. Расчет стоимости последних зависит от международной кредитной ставки, маржи, комиссий, участвующих в финансировании банков, стоимости инструмента расчетов (например, аккредитива), стоимости гарантии экспортного агентства. Кредитование в белорусских рублях является дорогостоящим и ограничивается возможностями банка, а в некоторых случаях — наличием соответствующего обеспечения. Стоимость лизинга, как пра-

вило, не является более низкой по сравнению с банковским кредитом, поскольку большинство лизинговых операций осуществляется за счет кредитных ресурсов и включает процент, обеспечивающий прибыльность такой операции для лизингодателя. Таким образом, для осуществления масштабных инвестиций невозможно ограничиться только лизингом. Поэтому финансированию инвестиций в основные средства машиностроительных предприятий Республики Беларусь должны способствовать облигационные займы.

Список использованных источников

1. Полоник, С. С. Инвестиции: анализ, прогноз, управление / С. С. Полоник. — Минск : НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь, 2007. — 376 с.
2. Дюшебаев, А. Импорт капитала и инвестиционный климат КНР [Электронный ресурс] / А. Дюшебаев // Ин-т стратегич. анализа и прогноза. — 2010. — Режим доступа: <http://www.easttime.ru/analytic/3/8/772.html>. — Дата доступа: 31.03.2010.
3. Отчет о работе Департамента по ценным бумагам Министерства финансов Республики Беларусь в 2012 году / М-во финансов Респ. Беларусь. — Минск, 2013. — 32 с.
4. Отчет о работе Департамента по ценным бумагам Министерства финансов Республики Беларусь в 2008 году / М-во финансов Респ. Беларусь. — Минск, 2009. — 40 с.
5. Отчет о работе Департамента по ценным бумагам Министерства финансов Республики Беларусь в 2009 году / М-во финансов Респ. Беларусь. — Минск, 2010. — 31 с.
6. Отчет о работе Департамента по ценным бумагам Министерства финансов Республики Беларусь в 2010 году / М-во финансов Респ. Беларусь. — Минск, 2011. — 26 с.
7. Отчет о работе Департамента по ценным бумагам Министерства финансов Республики Беларусь в 2011 году / М-во финансов Респ. Беларусь. — Минск, 2012. — 32 с.
8. Валовой внутренний продукт [Электронный ресурс] / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. — Минск, 2007. — Режим доступа: <http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/gross.php>. — Дата доступа: 02.03.2013.
9. О ценных бумагах и фондовых биржах [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 12 марта 1992 г., № 1512-XII : в ред. Закона Респ. Беларусь от 16.07.2010 г. // Нац. интернет-портал Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2005. — Режим доступа: <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=V19201512>. — Дата доступа: 25.03.2014.
10. Райзберг, Б. А. Учебный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский. — М. : Рольф, 2000. — 416 с.
11. Об утверждении Инструкции о некоторых вопросах выпуска и государственной регистрации ценных бумаг [Электронный ресурс] : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь, 11 дек. 2009 г., № 146 // Нац. интернет-портал Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2005. — Режим доступа: <http://www.pravo.by/pdf/2010-30/2010-30%28013-049%29.pdf>. — Дата доступа: 25.03.2014.
12. О ценных бумагах и фондовых биржах [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 12 марта 1992 г., № 1512-XII : в ред. Закона Респ. Беларусь от 16.07.2010 г. // Нац. интернет-портал Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2005. — Режим доступа: <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=V19201512>. — Дата доступа: 25.03.2011.
13. Основные условия выпуска отдельных государственных ценных бумаг Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 13 февр. 2003 г., № 173 : в ред. постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 10.02.2009 г. // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2014.
14. О некоторых вопросах регулирования рынка ценных бумаг : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 апр. 2006 г., № 277 // Нац. реестр правовой информ. Респ. Беларусь. — 2006. — № 71. — 1/7529.

30.05.2014

УДК 658.152:339.9

Т. В. Кузнецова, Д. А. Огирчук

РОЛЬ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Таможенная логистика решает широкий спектр сложных задач, необходимых для реализации процессов импорта и экспорта продукции. Следует отметить двойную функцию информационных потоков: во-первых, они обеспечивают данными в целом деятельность таможенных органов, включая потоки физического перемещения грузов через таможенную границу; во-вторых, являются объектом логистики, так как основная часть таможенных процедур сопряжена не столько с перемещением товаров и транспортных средств, сколько с выполнением самих таможенных режимов, что требует разработки специальных информационных таможенных технологий. Выявлена и обоснована необходимость применения новых технологий в данной области деятельности. Проанализирован международный опыт ведения таможенной логистики, а также изучена нормативно-правовая база, определены слабые места действующей таможенной системы контроля и рассмотрены пути ее улучшения.

The customs logistics solves a wide range of the complex challenges which are necessary for realization of import and export processes of production. It should be noted the double function of information flows. Firstly, they provide with data the activity of customs authorities as a whole, including flows of physical movement of freights through customs border. Secondly, they are the object of logistization as the main part of customs procedures is integrated not so much with movement of goods and vehicles but with the performance of customs regulations which demand development of special information customs technologies. It is revealed and proved the necessity of application of new technologies in this field activity. The international experience of maintaining customs logistics is analysed, and laws and regulations are also studied, weak places of the operating customs monitoring system are defined and the ways of its improvement are considered.

Для участника внешнеэкономической деятельности логистика, реализуемая на международном уровне, предполагает комплексное управление и содержит в себе множество административных процедур, которые зачастую вызывают «торможение» движения материального потока и увеличение операционных издержек.

На сегодняшний день логистика в Таможенном союзе формирует 10–12 % ВВП, тогда как в странах ЕС данный показатель составляет 20–25 %. Развитие логистики направлено на снижение себестоимости продукции, на удовлетворение потребителей качественными услугами, а также на повышение транзитного потенциала. В современном бизнесе логистике отводится стратегически важная роль, создаются логистические ассоциации и сообщества, также большое внимание логистике и совершенствованию ее инфраструктуры уделяется со стороны государства. В Беларуси реализуются Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., а также Стратегия развития транзитного потенциала на 2011–2015 годы [1].

Согласно исследованиям, проводимым Всемирным банком относительно оценки развития логистики (таможня, инфраструктура, международные перевозки, качество и компетентность, отслеживание прохождения грузов, своевременность поставок), в Беларуси субиндекс «таможня» является самым низким, что требует проведения мероприятий по улучшению таможенной логистики страны. Можно отметить следующую тенденцию изменения показателя «таможня» в Беларуси: ухудшение позиции с 2,67 (2007 г.) до 2,24 (2012 г.) было вызвано временными затратами на прохождение таможенных процедур, недостаточной пропускной способностью пунктов пропуска и значительными очередями на границе с ЕС. Улучшение данного показателя до значения 2,50 (2014 г.) демонстрирует положительную роль деятельности Таможенного союза и государства в области таможни. Однако, несмотря на положительную динамику показателя «таможня», данная область деятельности в Республике Беларусь отстает от мировых показателей (рис. 1) и требует проведения ряда мероприятий, направленных на совершенствование существующей системы.

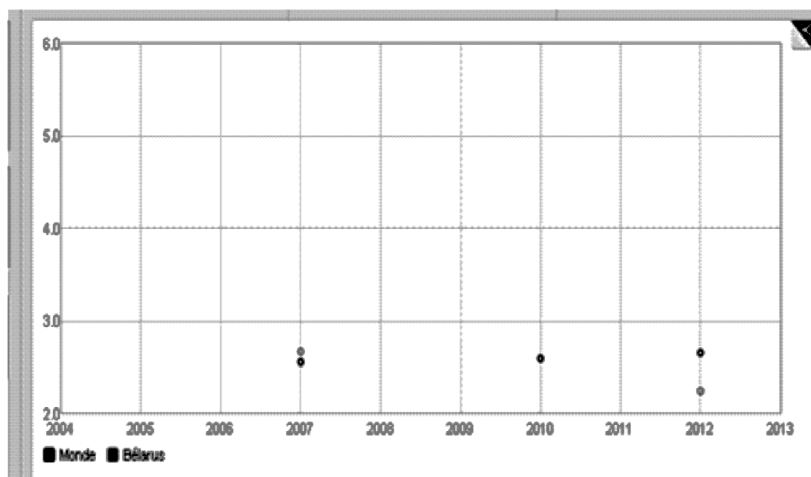


Рис. 1. Индекс развития логистики: эффективность таможенных операций (в мире и в Республике Беларусь)
Источник: [2].

Положение Беларуси на пересечении европейских транспортных коридоров создает возможности становления страны в качестве полноценного участника процесса международного перемещения материальных потоков. Реализация этих перспектив во многом зависит от деятельности таможенных органов республики. Внедрение высококачественного таможенного сервиса, применение эффективных инновационных технологий таможенного оформления и контроля — необходимые характеристики таможен-

ной деятельности. Именно поэтому следует большое внимание уделять изучению опыта использования методов логистики при организации системы таможенного оформления и контроля [3].

Целью таможенной логистики в управлении внешнеторговыми потоками является создание системы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, обеспечивающей минимизацию временных и финансовых затрат на прохождение товарными потоками таможенных границ и позволяющей согла-

совать интересы всех субъектов внешнеэкономической деятельности. Современные требования к логистике начала XXI в. отводят немаловажную роль применению новейших информационных технологий при взаимодействии таможни и бизнеса [4, с. 73].

В настоящее время в деятельности таможни активно применяются следующие перспективные информационные таможенные технологии, основанные на электронном предоставлении сведений по сети Интернет: предварительное электронное информирование таможенных органов (ЭПИ); декларирование товаров в электронной форме; удаленный выпуск товаров как результат развития технологии интернет-декларирования. В соответствии со ст. 42 Таможенного кодекса Таможенного союза (далее — ТК ТС) таможенным органам предоставляется электронная предварительная информация о перемещаемых через таможенную границу товаров и транспортных средствах (ЭПИ). Данная процедура определена постановлением Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 4 сентября 2007 г. № 95 «О порядке предварительного представления таможенным органам Республики Беларусь информации о товарах, в том числе транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Республики Беларусь».

Преимущества применения перевозчиком услуги электронного предварительного информирования:

- сокращение влияния субъективных факторов при принятии органами таможенного контроля решения о выдаче разрешения на таможенный транзит в пункте ввоза;
- приоритетное оформление документов должностным лицом таможни;
- использование ЭПИ и получение уникального номера перевозки означает, что представленных сведений достаточно для получения разрешения на таможенный транзит;
- удобный порядок расчетов в безналичном порядке;
- сокращение времени таможенного оформления и контроля в пункте пропуска;
- стоимость услуг по ЭПИ на 10 % ниже стоимости услуг формирования электронных копий таможенных документов на границе [5].

В настоящее время готовится к реализации пилотный проект Госпогранкомитета и РУП «Белтаможсервис», разрабатывается программный продукт и создается площадка для оказания услуги бронирования очереди на границе. Уже к концу 2014 г. планируется запустить в тестовом режиме систему бронирования времени пересечения государственной границы. Проект внедряется на приграничном грузовом терминале «Козловичи-2», где завершается строительство сервисной зоны. Суть системы состоит в том, что пересечение государственной границы транспортными средствами будет осуществляться через сервисную зону. Для этого водители регистрируются и получают электронную карту. При въезде транспортного средства в пункт пропуска пограничник, оснащенный специальным устройством, сверяет правильность очереди. Бронирование времени можно будет осуществить как через интернет-портал, так и непосредственно на терминале.

Под проект разрабатывается и соответствующая нормативно-правовая база. После реализации проекта и налаживания алгоритма действий электронная очередь будет внедряться и в других пунктах пропуска. Предполагается, что следующим станет «Варшавский мост», где уже создана сервисная зона. Интерес к проекту также проявил Гродненский облисполком.

На сегодняшний день белорусским перевозчикам доступна услуга предварительного бронирования очереди на пунктах пограничного контроля между Литвой и Беларусью. Процедура достаточно проста: воспользоваться ей можно на литовском сайте системы бронирования ЕВИС [6]. Алгоритм бронирования состоит из следующих этапов.

1. Выбор категории транспортного средства.
2. Выбор пункта пересечения границы (ППК *Medininkai*).
3. Выбор типа очереди (предварительное или приоритетное бронирование).
4. Определение времени направления на границу.
5. Внесение информации о водителе (фамилия, имя, название компании, регистрационный номер, e-mail, телефон).
6. Данные автотранспорта (номер и марка автотранспортного средства).
7. Подтверждение бронирования и получение идентификационного номера.

В-010713-09880

Номер вашего бронирования (Сит.-DDMMYY-ЧЧМММ)

В-010713-09880

Данные бронирования

Время создания бронирования: **2013-05-30 06:56**
 Тип очереди: Предварительное бронирование
 Подтверждение бронирования:

Место пересечения границы

Пункт пересечения границы: Пункт пограничного контроля Кибартай
 Зона ожидания: Зона ожидания Кибартай

Время прибытия на границу: **2013-07-01 09:00 - 10:00 EET**
 Время прибытия в зону ожидания: **2013-07-01 09:00 EET**

I. Данные водителя

Имя (имена): Ivan
 Фамилия (фамилии): Ivanov
 E-mail:
 Телефон:
 Название фирмы:
 Рег. номер фирмы:
 НДС номер:
 Адрес фирмы:

Рис. 2. Талон на прохождение очереди на литовской границе
 Источник: [6].

Информация о состоянии очереди обновляется каждые 15 минут. Получить талон на прохождение очереди (рис. 2) можно на месте из будки на подъезде к КПП. При отсутствии очередей проезд свободный. Соответственно, через КПП можно проехать теперь только при наличии талона, что снижает вероятность путаницы очередями или продажи кому-либо своей очереди.

Стоит отметить, что пункт пропуска *Medininkai* обслуживает значительную часть легкового, грузового и автобусного транспортного потока Литва — Беларусь. Очереди в пункте имеют сезонный характер, а также зависят от дня недели, праздничных дней и времени суток.

Литва стала третьим государством, которое внедрило техническое решение, позволяющее управлять очередью на пограничных пунктах пропуска. Первыми были Эстония (2011 г.) и Россия (2012 г.). Система управления очередью на литовской границе — это совместная литовско-эстонская разработка [6].

Улучшения таможенных операций затрагивают и нормативно-правовую базу. Новая редакция ТК ТС законодательно закрепил приоритет электронного декларирования. Работа над документом между странами — участниками Таможенного союза была начата еще в декабре 2013 г. Среди важных нововведений:

- приоритет электронного декларирования (использование бумажных документов только в форс-мажорных обстоятельствах);
- подача только одного документа (таможенная декларация);
- автоматический режим регистрации таможенной декларации, не требующей участия инспектора [7].

Создание интеграционного объединения в сфере таможенной деятельности положительно влияет на экономику Беларуси: с начала функционирования Таможенного союза взаимная торговля между странами-участницами увеличилась на 80 %, уровень промышленного производства в стране вырос в 4 раза. Серьезным шагом к формированию таможенного законодательства стало принятие в 2013 г. Закона «О таможенном регулировании в Республике Беларусь», который вступил в силу 24 апреля 2014 г. и значительно снизил количество необходимых документов и время для осуществления таможенных операций.

Одним из методов повышения безопасности международных цепей поставок является развитие и совершенствование института уполномоченных экономических операторов на территории Таможенного союза (УЭО, *Autorised Economic Operator — AEO*). Данный институт базируется на модели предоставления таможенными преимуществами и ослабления административного контроля в обмен на соблюдение экономическим оператором особых требований и условий, установленных таможенным законодательством [8].

Институт уполномоченного экономического оператора был введен в законодательство Таможенного союза с учетом принятия Рамочных стандартов безопасности упрощения мировой торговли, разработанных в условиях тесного сотрудничества стран — участниц Всемирной таможенной организации. Институт УЭО появился в правовой системе Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации 6 июля 2010 г. в связи со вступлением в силу ТК ТС.

На сегодняшний день ТК ТС определены основы института УЭО, который предоставляет возможности использования добросовестными компания-

ми специальных упрощений, позволяющих существенно сократить не только время прохождения таможенных формальностей, но и связанные с этим расходы (простой транспорта, услуги складов временно хранения (СВХ)).

В соответствии со ст. 38 и 41 ТК ТС к УЭО относятся юридические лица, осуществляющие деятельность по производству товаров и владеющие на законном основании помещениями, открытыми площадками и иными территориями, где осуществляются производственные операции. Определены также требования к лицам, экспортирующим товары, а именно: осуществление экспорта товаров, полностью произведенных или подвергнутых достаточной обработке (переработке) в данном государстве — участнике Таможенного союза, на сумму не менее 500 тыс. евро в год, а также осуществление экспорта не менее 12 раз в течение одного года до обращения в таможенный орган с заявлением о включении в реестр УЭО [9]. В ЕС к УЭО относятся организации, учрежденные в ЕС, вне зависимости от величины их бизнеса, участвующих в деятельности, подпадающей под действие таможенного законодательства, и входящих в состав международной логистической цепочки. В ЕС величина бизнеса не является критерием для определения статуса УЭО, тогда как получить статус УЭО в Таможенном союзе могут только крупные предприятия. Такая ситуация создает барьеры для малого и среднего бизнеса, так как они не располагают необходимыми финансовыми мощностями.

Если сравнивать определение уполномоченного экономического оператора в соответствии с ТК ТС и подходом ЕС, то стоит отметить, что статус УЭО ограничивается п. 2 ст. 41 ТК ТС, согласно которому специальные упрощения применяются только в том случае, если УЭО вправе выступать декларантом товаров [9]. Поэтому статус УЭО в Таможенном союзе не может быть предоставлен таможенным представителям, перевозчикам, операторам портов, владельцам СВХ, экспедиторам, в отличие от международной практики. Кроме того, перечень специальных упрощений, установленных ст. 41 ТК ТС, не связан с упрощением таможенного контроля, что имеет место в зарубежной практике, а УЭО может применять специальные упрощения только на территории государства — члена Таможенного союза, где был предоставлен статус УЭО.

Одним из требований на приобретение статуса УЭО является предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную 1 млн евро, за исключением лиц, осуществляющих деятельность по производству товаров и (или) экспортирующих товары, к которым не применяются вывозные таможенные пошлины, которым предоставляется обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную 150 тыс. евро. Однако ТК ТС не предусматривает перечня документов, подтверждающих платежеспособность организации. Рассматривая опыт ЕС, отметим, что в целях доказательства платежеспособности УЭО заявитель не предоставляет в таможенные органы обеспече-

ние уплаты таможенных пошлин, а только исполняет все обязательства в отношении уплаты ввозных/вывозных пошлин и налогов в течение 3 лет. Таким образом, законодательство ЕС более лояльно по отношению к соискателям статуса УЭО.

Сравнение национального законодательства Беларуси, Казахстана и России демонстрирует разный правовой статус участников внешнеэкономической деятельности государств — членов Таможенного союза, свои особенности применения специальных упрощений и их категоризацию. Также выявлены различия относительно требований и условий включения в реестр УЭО, вида деятельности юридического лица, количества сведений и документов, предоставляемых в таможенный орган для включения в реестр УЭО, гарантий статуса УЭО и возможности применения специальных упрощений, компетенции таможенных органов в рамках правоотношений, участником которых является УЭО. Таким образом, с одной стороны, согласно ТК ТС институт УЭО как правовой инструмент содействия внешней торговле и упрощения таможенных процедур функционирует на таможенной территории Таможенного союза, а с другой — имеет национальные особенности и ограничивается территориями каждого из государств — членов Таможенного союза. Опираясь на международный опыт развития института УЭО, целесообразно предложить следующие

мероприятия по совершенствованию данного института на территории Таможенного союза:

- разработка единой программы УЭО на территории Таможенного союза;
- совершенствование требований и условий предоставления статуса УЭО, в том числе посредством формирования единых требований и условий в Таможенном союзе;
- организация взаимодействия УЭО с АЕО (*Authorised Economic Operator*) ЕС;
- взаимное признание правового статуса УЭО таможенными органами Беларуси, Казахстана и России;
- разработка единой процедуры авторизации (предоставления статуса УЭО) таможенными органами государств — членов Таможенного союза [10].

Рассмотрев состояние таможенной логистики в Республике Беларусь, существующие проблемы и пути их решения, сделаем заключение, что мероприятия по совершенствованию данной деятельности являются важным шагом к развитию системы взаимодействия таможенной службы с участниками внешнеэкономической деятельности. Таможенная логистика предназначена для решения целого спектра задач, которые необходимы для реализации процессов импорта и экспорта продукции наиболее оптимальными методами, то есть методами, позволяющими снизить как денежные, так и временные затраты клиента.

Список использованных источников

1. За счет логистики в странах — членах Таможенного союза формируется 10–12 % ВВП [Электронный ресурс] // Stanradar — новости Центральной Азии. — 2014. — Режим доступа: <http://www.stanradar.com/news/full/7130-zaschet-logistiki-v-stranah-chlenah-tamozhennogo-sojuza-formiruetsja-10-12-vvp.html>. — Дата доступа: 18.05.2014.
2. Indice de performance logistique : Efficacité du processus de dédouanement / Banque Internationale de Reconstruction et de Développement [Source électronique] // Banque Mondiale. — Mode d'accès: <http://donnees.banquemondiale.org/indicateur/LP.LPI.CUST.XQ/countries/1W-BY?display=graph>. — Date d'accès: 20.05.2014.
3. Общее собрание Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БМЭ» [Электронный ресурс] // Компания «Каинт». — 2013. — 7 июня. — Режим доступа: <http://kaiant.by/news/obshhee-sobranie-associacii-mezhdunarodnyh-ekspeditorov-i-logistiki-bame/>. — Дата доступа: 16.05.2014.
4. *Самолаев, Ю. Н.* Основы таможенной логистики : учеб. пособие / Ю. Н. Самолаев. — М. : Альфа-М : ИНФРА-М, 2008. — 302 с.
5. Электронное предварительное информирование [Электронный ресурс] // Белтаможсервис. — 2014. — Режим доступа: <http://declarant.by/production/epi>. — Дата доступа: 20.05.2014.
6. Бронирование очереди = Reserve [Electronic resource] // EVIS — Lithuanian state border crossing online booking system. — 2014. — Mode of access: <https://www.ltsiena.lt/yphis/preReserveSelectVehicle.action>. — Date of access: 18.05.2014.
7. Новая редакция кодекса ТС закрепит приоритет электронного декларирования [Электронный ресурс] // TransPortal.by. — 2014. — 19 мая. — Режим доступа: <http://www.transportal.by/news/avto/novaya-redakciya-koдекsa-ts-zakreпит-prioritet-elektronnogo-deklarirovaniya-190514.html>. — Дата доступа: 20.05.2014.
8. Opérateur économique agréé (OEA) [Source électronique] // Commission Européenne. — 2014. — Mode d'accès: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/aeo/index_fr.htm. — Date d'accès: 20.05.2014.
9. Таможенный кодекс Таможенного союза [Электронный ресурс] // Сайт Евразийской экономической комиссии. — 2014. — Режим доступа: <http://www.tsouz.ru/Docs/Kodeks3/Pages/default.aspx>. — Дата доступа: 21.05.2014.
10. *Мацкевич, В.* Уполномоченный экономический оператор в Таможенном союзе / В. Мацкевич // Компас экспедитора и перевозчика. — 2013. — № 6.

30.06.2014