

ПОСТРОЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ТАМОЖЕННЫЙ АСПЕКТ

Асп. ШАБЕКА К. Н.

Белорусский национальный технический университет

Интеграция национальных экономик разных стран в мировое экономическое пространство определяет приоритет развития международных автомобильных перевозок и рынка международных автотранспортных услуг, которые могут стать катализатором развития национальной экономики, мощным и надежным источником финансовых ресурсов, основой развития целого ряда других сфер и видов хозяйственной деятельности.

Отечественный и зарубежный опыт, а также разработки ведущих ученых-экономистов свидетельствуют о том, что в настоящее время для повышения качества управления транспортной составляющей любой национальной экономики необходим системный подход, в основе которого должны лежать логистические принципы взаимодействия субъектов товарного и транспортного рынков. Поэтому вопросы регулирования транспортных потоков на основе принципов логистики в последнее десятилетие были и остаются предметом активного изучения как российских экономистов, так и белорусских ученых и специалистов. В Республике Беларусь в разработку методологических основ логистики транспорта существенный вклад внесли Р. Б. Ивуть, Н. Г. Дзикович, И. А. Еловой; эффективность осуществления транзитных перевозок в рамках единой транспортной системы Союзного государства и транс-границных территорий исследовалась В. Т. Семченко и Ю. А. Власюк; вопросы бухгалтерского учета экспортно-импортных операций в автотранспортных организациях, что актуально и в рамках торгово-логистических центров, рассматривались А. Д. Молоковичем.

Включение в Комплексную программу обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. [1] в качестве одного из приоритетных направлений создания торгово-логисти-

ческих центров актуализировало проблему развития транспортной логистики. Сегодня рассматривается несколько вариантов построения логистическо-транспортной системы, в том числе и по аналогии с Белорусской калийной компанией. Однако заказчиками и разработчиками программы изначально предполагалось, что белорусская логистическо-транспортная система (ЛТС) не будет носить сугубо национальный характер. В организационную структуру системы должны включаться также и торгово-логистические центры, находящиеся за пределами страны. По прогнозным оценкам специалистов, лишь 25–30 % логистических центров, созданных в рамках ЛТС Беларуси, будут сориентированы на обеспечение торговых предприятий. Основная же ее часть (более 50 %) будет работать с транзитными грузами. С учетом этих аспектов можно констатировать, что национальная ЛТС по своей сути будет частью международной логистической системы.

Данный вопрос рассматривался в августе 2007 г. на заседании Совета Министров. Премьер-министр С. Сидорский подчеркнул, что «наша республика как транзитная страна должна максимально использовать свое географическое положение: транзитные грузы, проходящие через Беларусь, нужно обрабатывать у нас. Сегодня же груз, идущий из Гамбурга, обрабатывается на подмосковном складе. Наши соседи в Польше также имеют такие объекты на своей территории. В результате деньги по транспортировке грузов и их обработке остаются в этих государствах» [2].

Международные транспортно-логистические системы в отличие от национальных охватывают наряду с другими функциями перемещение грузов через таможенные границы сопредельных государств. Тем не менее, следует отметить неполную проработанность методологических и прикладных вопросов логистиче-

ского подхода к механизму таможенного оформления грузопотоков в рамках ЛТС. Проведенные исследования позволяют обозначить особенности таможенного регулирования перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу, которые могут оказать влияние на эффективность функционирования создаваемой ЛТС Республики Беларусь.

Методологические аспекты. В настоящее время теоретическая база для логистизации механизма таможенного оформления импорта и экспорта, на наш взгляд, уже определена Таможенным кодексом (ТК) Республики Беларусь, вступившим в силу с 1 июля 2007 г., который закрепил основополагающие аспекты для переориентации работы таможенных органов с правоохранительной деятельности на экономическую. В свою очередь, экономическая составляющая деятельности таможенных органов, равно как иных субъектов хозяйствования, предопределяет необходимость ее осуществления на принципах логистики.

Одной из основных функций таможенных органов в соответствии со ст. 313 ТК сегодня является создание условий, способствующих ускорению товарооборота через таможенную границу, а также обеспечение соблюдения порядка перемещения через нее товаров и транспортных средств. В целях реализации данных функций таможенные органы и посредники осуществляют ряд последовательных и взаимосвязанных таможенных операций и таможенных процедур. Данная деятельность образует поток таможенной переработки грузов. Это свидетельствует о том, что по мере того как объектом логистики как науки и практики управления становятся уже не только материальные потоки отдельных стран и даже регионов, а товаропотоки межгосударственного обмена, неотъемлемой структурной составляющей ЛТС становится механизм управления потоками таможенной обработки грузов.

В то же время анализ изученных литературных источников, в том числе и логистических словарей, свидетельствует о том, что в них раскрываются понятие и содержание различных видов логистики в зависимости от характера экономической деятельности, сферы применения и т. п., однако отсутствуют разработки по вопросу таможенной логистики, в том числе

и таможенной переработки грузов в рамках транспортно-логистической инфраструктуры [3].

О значимости данного направления научного исследования свидетельствуют объемы таможенной переработки грузов, о которых можно судить по масштабам международного товарного обмена. Так, суммарный объем мировых внешнеторговых грузооборотов в межконтинентальных сообщениях достигает 4 млрд т. При этом, как обоснованно отмечает В. Б. Ефимов, президент Союза транспортников России, «...в рыночной экономике организация автотранспортного процесса начинается не с закупки подвижного состава, а с создания, аренды сети логистических терминалов, обеспечивающих высокую эффективность использования будущего подвижного состава на определенных товарных маршрутах, и главное – заданную коммерческую скорость движения товаропотоков. Именно эта сеть и скорость динамики товаропотока обеспечивают завоевание рынка, грузовой базы, а вовсе не автомобиль» [4, с. 18].

В означенном в статье ракурсе закономерно возникает вопрос о том, применимы ли к таможенной логистике, связанной с обеспечением перемещения товаров через таможенную границу, принципы общей и коммерческой логистики. Учитывая, что темой публикации не охватывается разработка методологических основ данного вида логистики, тем не менее, с нашей точки зрения, на таможенную переработку грузов в рамках ЛТС не могут автоматически переноситься выработанные наукой и практикой принципы коммерческой логистики, которые определяют деятельность всех иных участников товарно-транспортной системы. Это обусловлено прежде всего тем, что государство всегда будет ограничивать возможности коммерциализации процесса таможенного оформления грузов. В связи с этим возникает необходимость научной проработки таких специфических принципов логистизации механизма таможенной переработки грузов, как иерархичность (формирование ЛТС с учетом установленной ТК системы управления таможенным делом в Республике Беларусь), легитимность (максимально полное и прозрачное установление и проведение всех таможенных процедур, связанных с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу).

Прикладные аспекты. Изложенные выше теоретические послышки позволяют высказать мнение о необходимости при разработке национальной ЛТС наряду с рассмотрением вопросов транспортного пространства, включающего в себя транспортные полигоны, количественной оценки кооперированного объединения участников транспортной системы, учитывать и особенности таможенных технологий контроля за внешнеторговыми грузами, состояние таможенной инфраструктуры, особые требования, которые предъявляются законодателем к субъектам хозяйствования, осуществляющим деятельность в области таможенного дела.

1. Рационализация и оптимальная организация процесса таможенной переработки грузов в рамках ЛТС невозможна без участия предприятий и организаций, специализирующихся на выполнении отдельных таможенных операций. Наибольшее распространение получил институт таможенных агентов. От оперативности и грамотности таможенных агентов, выполняющих функции посредников между таможенными органами и хозяйствующими субъектами, во многом зависит быстрота таможенного оформления и, как следствие, рост и развитие внешнеэкономической деятельности (ВЭД). В настоящее время в Беларуси действуют около 200 таможенных агентов. Однако рынок таможенных услуг еще только формируется. Определенная часть отечественного рынка таможенных услуг работает по схеме «серого декларирования». Так, согласно статистическим данным из общего числа таможенных агентов только около 30 из них производят 200 и более оформлений товаров в год. Для сравнения: РУП «Белтаможсервис» представляет к таможенному оформлению более 10000 партий товаров в год [5, с. 85]. Являясь крупнейшим оператором на рынке таможенных услуг, в настоящее время РУП «Белтаможсервис» оказывает их в 23 пограничных и 48 внутренних ПТО, на 11 СВХ и 5 таможенных складах, 21 центре статистического декларирования.

Данная тенденция с учетом повышения квалификационных и иных требований к таможенным агентам и их специалистам по таможенному оформлению, расширения перечня оснований аннулирования лицензии на право занятия данным видом деятельности, надо полагать, сохранится также и в будущем. К такому выво-

ду позволяют прийти данные о выдаче лицензий на право осуществления деятельности в качестве таможенного агента (табл. 1).

Таблица 1

Период времени	Выдано лицензий	Отказано в выдаче лицензий	Лишены лицензий
2006 г.	36	—	25
1-е полугодие 2007 г.	11	3	13

Источник: данные ГТК Республики Беларусь.

Поэтому весьма актуален вопрос обеспечения участия РУП «Белтаможсервис» в формируемой ЛТС. Однако исследование вопроса о месте и роли данной организации как структурной составляющей ЛТС обусловлено не только ее ведущей ролью в механизме таможенного оформления экспорта и импорта грузов.

2. Создание торгово-логистических центров – весьма дорогостоящее мероприятие. Оно предусматривает высокий уровень автоматизации, мощное техническое оснащение, большие склады, развитую инфраструктуру. Необходимый объем инвестиций оценивается из расчета 2 млн евро на 1 га земли при том, что для обустройства современного логистического центра требуется 60–100 га земли. Поэтому весьма принципиальным является вопрос о сроках окупаемости проекта. Обеспечить максимально короткие сроки окупаемости может лишь полная загруженность пунктов ввоза (терминалов).

Прогнозные расчеты транспортных потоков предполагают их увеличение к 2010 г. в целом до 30 %, что соответствует средним темпам роста в 4 % в год. Рост потоков транспорта увеличится с 5434 тыс. ед. в 2003 г. до 7052 тыс. ед. к 2010 г. [6].

Однако самые оптимистичные прогнозы о росте трансграничных товарно-транспортных потоков через Беларусь в значительной степени могут оказаться нереализованными, если наша страна не сможет в ближайшее время сформировать сеть автодорожных пунктов пропуска, отвечающих международным требованиям, а также не будет располагать развитой сетью складов временного хранения и таможенных складов. До настоящего времени значительная часть автодорожных пунктов пропуска (40 %) обустроена по временной или упрощенной схеме. Имеющаяся сеть складов, предназначен-

ная для обработки потока внешнеторговых грузов, также не в состоянии обеспечить таможенное оформление планируемого увеличения товарно-транспортного потока.

Поэтому весьма актуальным является вопрос о выборе инвесторов для строительства торгово-логистических центров, неотъемлемой частью которых будет являться таможенная инфраструктура. Сегодня о желании строить в Республике Беларусь подобные центры уже заявили инвесторы из Италии, Бельгии, России, Ирана и других стран. Однако при рассмотрении инвестиционных предложений необходимо учитывать особенности транзитного груза, находящегося под таможенным контролем. Так, в соответствии со ст. 117 ТК разгрузка, перегрузка (перевалка) и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, а также замена транспортных средств, перевозящих такие товары, допускаются лишь с разрешения таможенного органа отправления или таможенного органа, в зоне оперативной деятельности которого осуществляется соответствующая грузовая операция.

Кроме того, следует учитывать и требование таможенного законодательства в части того, что учредителями складов могут быть лишь юридические лица – резиденты Республики Беларусь, которым ГТК выдано специальное разрешение (лицензия) на осуществление деятельности в области таможенного дела в качестве владельца склада временного хранения либо таможенного склада. Обустройство таможенной инфраструктуры на объектах недвижимости в рамках ЛТС, возведенных только за счет иностранных инвесторов, приведет к ситуации, когда таможенные органы и таможенные посредники вынуждены будут арендовать площади, что приведет не только к повышению стоимости околотаможенных услуг для субъектов ВЭД и, как следствие, к повышению стоимости перевозочных услуг и конечной цены товара, но может стать серьезным препятствием на пути внедрения прогрессивных таможенных технологий на данных объектах.

В этой связи следует отметить, что таможенная служба, околотаможенные посредники, перевозчики России уже столкнулись с подобной проблемой при внедрении электронного

декларирования при таможенном оформлении товаров и транспортных средств. Так, владелец склада временного хранения ЗАО «Шереметьево-Карго», на территории которого расположен один из таможенных постов Шереметьевской таможни, просто «не захотел», чтобы по его территории пролегали чьи-либо компьютерные сети. Как результат – все участники ВЭД в рамках транспортно-перевозочного процесса вынуждены были договариваться с ЗАО о возможности внедрения электронного декларирования с целью ускорения обработки товаропотоков. Однако вопрос так и остался открытым. Решать его придется непосредственно начальнику таможни с генеральным директором ЗАО [7, с. 49].

Данный аспект обуславливает необходимость участия и белорусских инвесторов в обустройстве инфраструктуры товарно-логистических центров. Наиболее реальным и рациональным нам видится участие именно РУП «Белтаможсервис» в создании сети складов временного хранения для обработки транзитных грузов, которые будут перемещаться в рамках формируемой ЛТС, поскольку не все юридические лица, являющиеся в настоящее время учредителями таких складов, способны производить таможенное оформление большого объема грузов.

3. Для эффективного функционирования ЛТС в качестве одного из звеньев должна включать информационную систему, т. е. совокупность информации обо всех объектах товарного и транспортного рынка, корреспондирующей с базами данных сопредельных государств, а также иметь возможность взаимного обмена данными в международном транспортном пространстве. На необходимость выделения информации в самостоятельный элемент логистической системы обращалось внимание уже в первых публикациях по логистике. В частности, А. И. Семененко отмечал, что при рационализации логистических процессов в прошлом основное внимание, как правило, уделялось физическому подъемно-транспортному процессу. Сегодня внимание все больше обращается на информационный поток, при помощи которого планируют материальный поток, управляют им, конструируют его» [8, с. 70].

Особенно возрастает роль информации при обработке товаропотоков межгосударственного

обмена. Кроме отраслевых ведомств, основной объем информации о перемещаемых через таможенную границу товарах и транспортных средствах сосредоточен в таможенных органах. В настоящее время в Беларуси постановлением ГТК от 4 сентября 2007 г. № 95 введена процедура предварительного декларирования. Так, в соответствии с п. 1 постановления лица, интересы которых в отношении товаров затрагиваются решениями, действиями (бездействием) таможенных органов непосредственно и индивидуально, могут представлять таможенным органам Республики Беларусь предварительную информацию о товарах, в том числе транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Республики Беларусь [9]. По прогнозам ГТК, предварительное декларирование позволяет сократить время таможенного оформления в среднем от 3–6 ч до 30 мин. Снижению временных издержек таможенного оформления будет способствовать и реализация проекта информационного сотрудничества Беларуси, России, Украины и государств – членов ЕС.

Возможность предварительного декларирования, когда груз еще находится в пути, обуславливает «логистическую актуальность и ценность» данной информации для участников иных звеньев ЛТС, прежде всего распределительных (перегрузочных) центров, транспортных экспедиторов, таможенных перевозчиков. Закономерно возникает вопрос о возможности получения субъектами хозяйствования, участниками ЛТС, данной информации о товарах и транспортных средствах для более оперативной и эффективной организации перевозочного процесса. Однако к информации, получаемой таможенными органами в связи с осуществлением ими своей деятельности, предъявляются особые требования. В соответствии со ст. 7 ТК любая информация, полученная таможенными органами, может использоваться этими органами исключительно для таможенных целей.

В то же время для повышения эффективности действий участников ЛТС, а следовательно, и самой системы, полагаем целесообразным проработку вопроса об основаниях, пределах, условиях получения информации о перемещаемых через таможенную границу товарах и транспортных средствах государственными

органами и субъектами хозяйствования, которые будут обеспечивать функционирование ЛТС.

4. По расчетам специалистов, для обеспечения перемещения планируемого количества внешнеэкономических грузов потребуются создание порядка 20 товарно-логистических центров. Первые центры планируется создавать в областных центрах и крупных промышленных регионах страны. На наш взгляд, при решении вопроса о наиболее целесообразных местах размещения данных центров, их планируемой мощности обоснованным будет исходить не из территориального принципа, а из обобщающего показателя доли валового регионального продукта (ВРП) в валовом внутреннем продукте (ВВП) страны. В зависимости от доли ВРП в ВВП целесообразно формировать в рамках ЛТС следующие виды инфраструктуры:

- региональные товарно-транспортные центры;
- межрегиональные терминально-транспортные комплексы.

Более того, с учетом планируемого характера перемещаемого груза целесообразным, с нашей точки зрения, является создание по ходу расположения основных международных транспортных коридоров ряда торгово-логистических центров, ориентированных только на обработку транзитных грузов.

Учитывая, что основной объем транзитных грузов перевозится автомобильным транспортом, при выборе мест расположения перегрузочных пунктов следует в максимальной степени также учитывать сложившиеся таможенные технологии перемещения товаров, в частности перечень пунктов ввоза и вывоза товаров, перемещаемых через границу, который установлен Указом Президента Республики Беларусь от 7 августа 2007 г. № 373 «О пунктах ввоза и вывоза товаров, перемещаемых через таможенную границу Республики Беларусь».

Особые транспортно-таможенные технологии установлены для перемещения в Россию автомобильным транспортом товаров транзитом через Беларусь, которое осуществляется в соответствии с утвержденной ГТК маршрутизацией движения автомобильных транспортных средств. О том, что российское направление

будет и далее самым перспективным, свидетельствует факт роста в 2006 г. товарооборота между РФ и ЕС на 35 %, а также увеличение в 2006 г. объемов перевозок грузов всеми видами транспорта (без трубопроводов) между странами СНГ по сравнению с 2002 г. на 5 %. По оценкам российских экономистов, в ближайшие годы емкость рынка международных автомобильных перевозок России достигнет 4,5–5 млрд дол. США.

В соответствии с постановлением ГТК от 2 сентября 2002 г. № 81 «Об установлении маршрута следования транспортных средств в Российскую Федерацию» должностные лица таможен при выдаче разрешения на перевозку товаров могут устанавливать маршрут следования транспортных средств лишь через пункты принятия уведомлений, расположенные на территории Российской Федерации, которые определены ГТК Республики Беларусь [10]. При этом при выборе пункта принятия уведомлений таможенные органы Беларуси исходят из совокупности данных о расположении таможни назначения в Российской Федерации, направлении следования транспортных средств, информации перевозчика.

Темпы строительства региональных торгово-логистических центров должны быть увязаны с темпами строительства и реконструкции таможенной и пограничной инфраструктуры, сроки и объемы которых определены Концепцией развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь до 2015 г. По расчетам ГТК, потребность финансовых средств на полное развитие международных автодорожных пунктов пропуска на основных направлениях движения транспортных потоков через Государственную границу Республики Беларусь составляет ориентировочно 114,14 млн руб. в ценах 1991 г. (около 67,5 млн дол. США) [6].

ВЫВОД

Проведенное исследование позволяет высказать мнение о том, что научная и экономическая разработка означенных и иных, связанных с ними аспектов, явится важным шагом на пути логистизации важнейшего элемента

ЛТС – таможенной обработки международных товаропотоков. В свою очередь это будет способствовать формированию единых логистических цепей транзитного внешнеторгового оборота в рамках важнейших международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

1. **О Комплексной** программе обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 годы: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28 июня 2005 г. № 700 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2005. – № 105. – 5/16196.
2. **Вешпорт, В.** Транзит не терпит тупиков / В. Вешпорт // Экономическая газета. – 2007. – 17 авг.
3. **Родников, А. Н.** Логистика. Терминологический словарь / А. Н. Родников. – 2-е изд., исправ. и дополн. – М.: ИНФРА. – 2002; Логистика: словарь наиболее употребляемых терминов / под ред. В. И. Толкачева, Б. В. Фрищина. – Минск: МИТСО. – 2007.
4. **Балаев, И.** Московский международный форум «Грузовой транспорт: проблемы и перспективы» / И. Балаев, И. Самойлов // Автомобильный транспорт. – 2006. – № 6.
5. **Адерейко, А. Н.** Требования к внешнеторговому договору: мнение таможни / А. Н. Адерейко // Право Беларуси. – 2004. – № 45.
6. **Об утверждении** Концепции развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь до 2015 года и Комплексной программы развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2006–2010 годы: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 12 января 2006 г. № 35 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2006. – № 10. – 5/17114.
7. **Полуян, Е.** Подайте на электронное декларирование / Е. Полуян // Международный экспедитор. – 2007. – № 5.
8. **Семененко, А. И.** Предпринимательская логистика / А. И. Семененко. – СПб.: Политехника, 1997.
9. **О порядке** предварительного представления таможенным органам Республики Беларусь информации о товарах, в том числе транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Республики Беларусь: постановление ГТК от 4 сентября 2007 г. № 95 // Республіка. – 2007. – 17 окт.
10. **Об установлении** маршрута следования транспортных средств в Российскую Федерацию: постановление ГТК от 2 сентября 2002 г. № 81 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2002. – № 107. – 8/8552.

Поступила 10.01.2008