

УДК 656.135(476)(100)+368.2(476)

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:
РАЗВИТИЕ ИХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ И СТРАХОВАНИЯ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Кондрацкая Я.В.

Научный руководитель: канд. экон. наук, доцент Цыкунов И.В.
БНТУ

Географическое положение Республики Беларусь в центре Европы предопределяет ее транспортную политику. Через территорию Беларуси проходят второй и девятый трансевропейские транспортные коридоры. В силу чего в стране придается большое значение вопросам повышения транзитной привлекательности.

В качестве документа таможенного транзита могут выступать: документы, предусмотренные международными конвенциями – книжки МДП или карнет АТА; национальный таможенный документ – документ таможенного транзита формы ДТТ-1 (ДТТ-2) и транспортные (перевозочные) документы.

Конвенция МДП и Конвенция АТА основаны на международных финансовых гарантиях и унифицированных таможенных документах – книжке МДП и книжке АТА. Использование процедур МДП и АТА упрощает континентальные перевозки грузов автомобильным транспортом и не требует применения национальных таможенных документов и финансовых гарантий уплаты таможенных платежей. Следует отметить, что процедура АТА распространяется только на грузы временного ввоза и вывоза (выставочное имущество, театральные реквизиты). В силу особой специфики грузов и редкого использования грузоотправителями книжки АТА белорусские перевозчики практически не сталкиваются с этой процедурой при международных автомобильных перевозках.

Наиболее важной среди региональных таможенных процедур, условиями которых могут воспользоваться белорусские перевозчики, является западноевропейская процедура «СТ», или процедура «общего транзита». Она предполагает минимум таможенных формальностей и основывается на двух конвенциях, подписанных странами ЕС и ЕАСТ в мае 1987 года – Конвенция

SAD и Конвенция об общем транзите. География их применения поэтапно расширяется на восток Европы и вытесняет применение Конвенции МДП при международных перевозках в пределах региона[1].

Одним из основных принципов проведения таможенных операций является возможность предварительного представления информации в электронном виде. Для этого в таможенные органы страны ввоза необходимо подавать так называемую декларацию о ввозимом грузе (entry summary declaration). При перевозке груза автомобильным транспортом декларация должна быть подана не менее чем за 1 час до его фактического прибытия на территорию ЕС. Данные подаются только в электронном виде с использованием Системы контроля импорта или Системы контроля транзита. Систему контроля транзита (NCTS) можно использовать, если данные подаются вместе с транзитной декларацией или электронной книжкой МДП (TIR carnet)[2].

В настоящий момент на российско-белорусском участке границы принимаются уведомления о ее пересечении транспортными средствами, следующими по процедуре МДП. Таможенный кодекс ТС и достижения в области таможенных технологий позволяют перейти в режим сквозного транзита. Вследствие переноса транспортного контроля на внешнюю границу Таможенного союза, все транспортные средства, которые следуют на территорию Беларуси и далее в направлении России и Казахстана, будут подвержены единому контролю на внешней границе Союзного государства.

При осуществлении транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности и экспорта транспортных услуг происходят процессы, которые затрагивают имущественные интересы сторон. Транспортное страхование существует для того, чтобы компенсировать различные виды ущерба, которые могут понести юридические и физические лица в результате реализации перевозочного процесса.

Страхование «Карго» - это защита от различных убытков, связанных с грузом, являющимся предметом купли-продажи по внешнеторговому договору.

Страхование «Каско» применяется при страховании подвижного состава транспорта (автомобилей, судов, самолетов и т.д.), участвующего в международных перевозках.

Основным видом является страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта за убытки (ущерб), причиненные личности или имуществу третьих лиц при эксплуатации этих средств, как источника повышенной опасности. «Зеленая карта» является подтверждением наличия страхования гражданской ответственности иностранного автовладельца. В странах Восточной Европы автовладелец приобретает полис страхования гражданской ответственности отдельно на территории страны, гражданином которой он является, а при выезде за рубеж - «Зеленую карту».

Распространенным видом страхования является Страхование ответственности автоперевозчика (страхование CMR) за недостачу, порчу или гибель груза при осуществлении международной перевозки в соответствии с Конвенцией о договоре международной перевозки грузов (КДПГ). В последнее время все более широкую практику получает страхование профессиональных рисков водителей автотранспортных средств на период краткосрочных загранпоездов (медицинское страхование)[1].

Проблемой в абсолютном большинстве перевозок, в ходе которых пересекается граница, является то, что реальная стоимость груза серьезно отличается от стоимости, указанной в сопроводительном документе – инвойсе. Как правило, не желая платить таможенные пошлины полностью, сами владельцы занижают стоимость груза. В итоге случаются конфликты при выплате страховки, и грузовладелец включается в «черные списки» таможи. При правильном страховании грузов подобных неприятностей быть не должно.

Таким образом, наиболее перспективные направления развития транспортного сектора:

1. Более полное использование возможностей международных транспортных коридоров;

2. Более широкое внедрение информационных технологий для контроля на границе транспортных средств и предварительный обмен данными по товарным поставкам в автоматическом режиме;

3. Создание эффективной национальной системы мер таможенного регулирования, гармонизированной, унифицированной и интегрированной с международными системами и в том числе с общеевропейской.

Литература:

1. Карбанович, И.И. Международные автомобильные перевозки / И.И. Карбанович. - 7-е изд., - Мн.: Изд. «Юнипак», 2002. - 234 с.
2. Таможня и ВЭД № 1/2011.

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ
ДЛЯ ЛИЧНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В РАМКАХ
ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Кукла Ю.С., Хадневич Е.И.

Научный руководитель: преподаватель Жук С.П., БНТУ

Целью настоящей работы является сравнительный анализ правового положения о льготном порядке перемещения через таможенную границу товаров для личного пользования и упрощенном порядке их таможенного оформления, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 15 октября 2007 г. № 503 и Соглашения о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском от 18 июня 2010 г.

Таблица 1 – Сравнительный анализ перемещения товаров для личного пользования в рамках таможенного союза и Республики Беларусь

Беспошлинный ввоз в сопровождаемом и несопровождаемом багаже	
товары стоимостью 1000 евро и весом не более 35 кг	товары стоимостью не более 1500 евро и весом не более 50 кг.