

ПОД ПАРУСОМ ЕАЭС

Страны Евразийского экономического союза развивают сотрудничество в судоходстве

В мире насчитывается более 40 государств, которые не имеют выхода к морю. Среди них в Азии — Армения, Казахстан и Кыргызстан, в Европе — Беларусь. Именно эти республики входят в состав ЕАЭС. Насколько актуально продвигать интеграцию в области судоходства странам без доступа к мировому океану, но обладающим внутренними водными путями сообщения? За ответом на этот вопрос корреспондент «СЕ» обратилась в Министерство транспорта и коммуникаций Беларуси.

ПО ВОЛНАМ

Система водного транспорта Республики Беларусь — целый комплекс, который включает внутренние водные пути, создание для них судоходных условий, строительство и ремонт водного транспорта, перевозку грузов и работу в портах. В конце 2016 года Республика Беларусь стала членом Международной морской организации, в которую вступили 174 страны. Это позволяет считать союз одним из самых авторитетных в структуре Организации Объединенных Наций. «Сегодня можно говорить о том, что наша страна является морской державой. Однако стоит также отметить, что в последние годы мы критически посмотрели на подотрасль водного транспорта страны и наметили план действий по оптимизации ее структуры управления», — сообщили в Минтрансе.

Сегодня развитие судоходства является одним из приоритетов для нашей страны. Участие в международном торговом мореплавании — актуальный вопрос, ведь через морские порты поставляют около 30 млн тонн грузов.

ПОДНЯТЬ ЯКОРЯ

На заседании Евразийского межправительственного совета 1 февраля 2019 года было подписано соглашение о судоходстве. Данный проект направлен на развитие деловых отношений, сотрудничества и экономической интеграции в области внутреннего водного транспорта государств — членов Евразийского экономического союза. Соглашение обеспечивает формирование единого транспортного пространства и создание общего рынка транспортных услуг в этой сфере. «В частности,

проект соглашения о судоходстве предусматривает: упрощение доступа судов на внутренние водные пути государств-членов, который будет осуществляться по заявительному принципу; предоставление каждым государством-членом судам под флагами других государств-членов те же права, которые предоставляются судам, плавающим под его флагом, взаимное признание судовых документов и документов членов судовых экипажей, принятие мер для гармонизации законодательства государств-членов в части требований к осуществлению судоходства по внутренним водным путям и обеспечению его безопасности», — отмечают специалисты Министерства транспорта. Таким образом, соглашение о судоходстве дает возможность странам — членам ЕАЭС осуществлять двухсторонние

перевозки и транзит без получения специальных разрешений.

МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ГОРИЗОНТЕ

Формирование единого водного транспортного пространства и общего внутреннего рынка позволит реализовать новые схемы с участием белорусских судоходцев. Это в целом повысит эффективность внешнеэкономической деятельности и конкурентоспособность национальной экономики.

В настоящее время идет интенсивное развитие водного транспорта как наименее ресурсо- и энергоемкого вида транспорта в мире. «Республика Беларусь является участником международных организаций, регулирующих данные вопросы. Поэтому мы

ищем большие перспективы его развития. В конечном счете это должно привести к увеличению доли водного транспорта в совокупном грузообороте, что в целом может уменьшить энергоемкость ВВП и увеличить экспорт услуг Республики Беларусь. К тому же проводится большая внутренняя работа по модернизации подотрасли водного транспорта в целом. Например, планируется преобразовать республиканские унитарные предприятия внутренних водных путей в акционерные общества, присоединить или ликвидировать ряд небольших организаций. Это позволит создать компактный аппарат управления водным транспортом, четко распределить функционал управления в соответствии с возложенными на него задачами», — поделились планами в министерстве.

Мария ДАДАЛКО.

DATA-MATRIX ЭКСПОРТ СБЕРЕЖЕТ

В Беларуси 15 апреля стартует проект по маркировке обуви

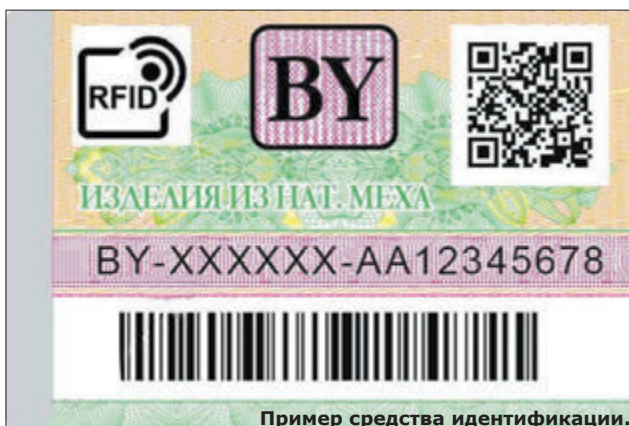
Для контроля легальности оборота и бесперебойного экспорта товаров в ЕАЭС вводятся новые механизмы. С 15 апреля до 31 декабря в Беларуси будет осуществляться пилотный проект по добровольной маркировке обуви средствами идентификации.

Система для страны не новая: с 2005 года действует внутренняя маркировка товаров, которые производятся на территории Беларуси или импортируются на нее. Перечень позиций постепенно расширялся, менялся и сейчас включает 22 товара. Часть из них в список включена по распоряжению госорганов, часть — по предложению бизнеса.

Как пояснил заместитель начальника управления электронных систем контроля главного управления контроля реализации товаров и услуг Министерства по налогам и сборам Вячеслав МАЙКОВСКИЙ, контрольный знак — это прежде всего инструмент налогового контроля, обеспечивающий легальный оборот товаров.

Но не только налоговикам интересна маркировка. Любой честный производитель-импортер заинтересован в создании препятствий для нелегальных «коллег». Таким препятствием и становится обязательная маркировка товаров. Не зря в государствах — членах ЕАЭС ее используют все активнее.

А вот обязательной единой маркировке для всех стран союза до сих пор подлежат лишь изделия из меха. Пилотный проект в странах ЕАЭС начался 12 августа 2016 года и оказался весьма успешным. Например, в Российской Федерации за период действия пилотного проекта было выявлено почти 12 тысяч изделий, находившихся в обороте в нарушение требований законодательства.



Пример средства идентификации.

Так что теперь производители и импортеры обязательно маркируют изделия из меха контрольными (идентификационными) знаками с RFID-метками с наименованием «Изделия из меха». «Применяемая в Беларуси система маркировки изделий из меха отличается от российской. У нас ниже нагрузка на субъекты предпринимательской деятельности, так как сведения о товаре передаются в информационную систему только при вводе товара в оборот. А в Российской Федерации установлено требование о передаче данных на всех этапах цепочки его продаж вплоть до вывода из оборота», — отмечает Вячеслав Майковский.

Поскольку с 1 июля в Российской Федерации вводится обязательная маркировка обуви средствами идентификации, а предприятия белорусской обувной отрасли значительную часть продукции поставляют именно восточной соседке, значительное число производителей заинтересовано в участии в пилотном проекте.

В Беларуси для производителей и импортеров отменена обязательная маркировка обуви контрольными (идентификационными) знаками (он, кстати, стоит десять копеек). А маркировка штрих-кодом Data-Matrix добровольная. Эти средства идентификации более сложные и современные. Их цена пока не установлена, но планируется, что она не превысит четырех копеек. По итогам реализации проекта до 15 ноября 2019 года Министерство по налогам и сборам представит правительству оценку результатов пилотного проекта.

Средства идентификации будут наноситься на коробки с обувью либо на саму обувь. Как в случае с изделиями из меха, в Data-Matrix зашифрована информация о модели, стране происхождения, габаритах, бренде товара — а значит, это возможность «народного» контроля. Все это покупатель может узнать, наведя сканер смартфона на понравившуюся пару обуви.

В феврале 2018 года главы государств — членов ЕАЭС подписали соглашение о маркировке товаров средствами идентификации в Евразийском экономическом союзе. Соглашение, вступившее в силу 29 марта 2019 года, предусматривает возможность введения маркировки товаров в странах «пятерки» по решению Совета ЕЭК.

И если пилотный проект по маркировке обуви принесет такие же положительные результаты, как первый — с меховыми изделиями, возможно, уже все страны союза будут маркировать и эти товары. Для производителя это означает прозрачность торговли и снижение конкуренции, а для потребителя — «белый» рынок. И кроме подтверждения легальности товара покупатели смогут получить базовую информацию, лишь наведя сканер смартфона на Data-Matrix на понравившуюся пару обуви.

Варвара МОРОЗОВА.