

ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОПЫТА ВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА ДЛЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОЦЕДУРЫ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА ЕАЭС

В. В. Смешков¹⁾, Т. И. Макаревич²⁾

¹⁾Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, vladislav.5461733@gmail.com

²⁾Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, t_makarevich@mail.ru

На сегодняшний день Евразийский экономический союз (ЕАЭС) является вполне жизнеспособным экономическим и таможенным объединением, довольно эффективно осуществляющим таможенную политику и процедуру таможенного транзита в частности. Однако также следует отметить и наличие некоторых нерешённых проблем, замедляющих экономическое развитие союза и создающих барьеры для формирования интеграционных взаимосвязей. Одним из способов разрешения данной ситуации может являться использование уникального опыта наднационального регулирования в таможенной сфере, накопленного Европейским союзом за время его существования. В данной статье рассмотрены основные факторы, сдерживающие реализацию транзитного потенциала ЕАЭС, а также возможные способы их преодоления на основе имеющихся подходов к разрешению данного вопроса.

Ключевые слова: таможенный транзит; интеграция; общий транзит; информационные технологии; Европейский союз; Евразийский экономический союз.

THE POSSIBILITY OF USING THE EXPERIENCE OF THE EUROPEAN UNION TO IMPROVE THE CUSTOMS TRANSIT PROCEDURE OF THE EAEU

V. V. Smeshkov^a, T. I. Makarevich^b

^aBelarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus

^bBelarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus

Corresponding author: V. V. Smeshkov (vladislav.5461733@gmail.com)

To date, the Eurasian Economic Union is quite a viable economic and customs union, quite effectively implementing customs policy and customs transit procedure in particular. However, it should also be noted that there are some unresolved problems that slow down the economic development of the union and create barriers to the formation of integration relationships. One of the ways to resolve this situation may be to use the unique experience of supranational regulation in the customs sphere accumulated by the European Union during its existence. This article discusses the main factors hindering the realization of the

transit potential of nuclear power plants, as well as possible ways to overcome them based on existing approaches to resolving this issue.

Keywords: customs transit; integration; common transit; information technologies; European Union; Eurasian economic union.

Создание Евразийского экономического союза (ЕАЭС) ознаменовало совершенно новую веху в экономическом развитии его государств-членов, дало значительный стимул для усиления сотрудничества в сферах таможенного дела и внешней торговли. На сегодняшний день используемая в ЕАЭС нормативно-правовая база позволяет вполне успешно осуществлять весь спектр таможенных операций, обеспечивая приемлемую эффективность ведения внешнеэкономической деятельности (ВЭД). Однако это отнюдь не означает, что проблемы и потенциал для дальнейшего развития в этой сфере отсутствуют.

Одним из важнейших партнёров ЕАЭС по внешнеэкономической деятельности является Европейский союз (ЕС), усиление роли трансграничной экономики в отношении с которым в последние годы также актуализировало сотрудничество в таможенной сфере. В качестве наглядного примера в данном случае может выступать одно из государств-членов ЕАЭС – Беларусь. Правовые основы взаимодействия ЕС с нашей страной проистекают из принципов деятельности, сформулированных Всемирной таможенной организацией. В европейском регионе эту работу координирует европейская экономическая комиссия ООН. Она способствует сближению деятельности таможенных органов в форме технологий выборочного контроля, предварительного информирования, электронного декларирования, межведомственной кооперации, гармонизации таможенных процедур [1].

Из вышеприведённого примера наглядно видно, что усиление взаимодействия в сфере таможенного дела и ВЭД как на общесоюзном, так и на региональном уровнях является приоритетным для обеих сторон и имеет вполне осязаемые перспективы. Интерес же конкретно Евразийского экономического союза в данном случае заключается в получении возможности усвоения и применения передового опыта в сфере регулирования ВЭД.

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, вступивший в силу 1 января 2018 года, в определенной степени вобрал в себя наработанный опыт таможенного регулирования как на международном уровне, так и в рамках интеграционных объединений, в первую очередь Европейского союза как наиболее продвинутого среди них. Это касается и внедрения предварительного информирования о ввозе товаров на таможенную территорию, и развития системы управления рисками, и не-

которых других аспектов. В то же время остается целый ряд направлений, в рамках которых возможно использовать опыт ЕС для совершенствования таможенного регулирования в Евразийском экономическом союзе, а также облегчения торговли с европейскими государствами. И одним из таковых, безусловно, является таможенный транзит.

Таможенный транзит – необходимая составляющая процесса реализации любой внешнеэкономической сделки, предусматривающей трансграничное перемещение товаров. Движение товара от отправителя к получателю предполагает соблюдение комплекса таможенных правил, установленных для обеспечения безопасности и исключения возможных рисков несоблюдения законодательства. Совершенствование таможенного транзита включает вопросы упрощения совершения таможенных операций, обеспечения уплаты таможенных платежей, информационного взаимодействия между таможенными органами и участниками таможенного транзита и др.

В процессе организации таможенного транзита на территории ЕАЭС можно выделить как положительные моменты развития, так и проблемные, которые на данный момент находятся в стадии решения [2].

Можно выделить несколько факторов, сдерживающих реализацию транзитного потенциала ЕАЭС, к ним относятся:

слаборазвитая транспортная и таможенная инфраструктура, низкий технический уровень и высокая степень изношенности парка транспортных средств, несоответствующих структуре и потенциальным объёмам перевозимых грузов, а также другим эксплуатационным требованиям;

недостаточное развитие логистических систем, слабая координация работ при осуществлении комбинированных перевозок с участием разных видов транспорта;

недостаточное информационное обеспечение и сервисное обслуживание транзитных перевозок, отсутствие хорошо налаженного механизма регулирования транспортного потока и др.

В значительной степени данные факторы могли бы быть нивелированы при помощи грамотного использования опыта ЕС, а также усиления взаимодействия между союзами в таможенной сфере. Идея упрощения перевозки товаров на территории всего евразийского континента высказывалась неоднократно, как в рамках идеи «Большой Европы», так и самостоятельно.

На данный момент подобная дискуссия весьма актуальна, поскольку после создания ЕАЭС стало возможным консолидировать усилия пяти стран для упрощения перемещения товаров между ЕАЭС и ЕС с учетом протяженной границы между двумя интеграционными объединениями и активными внешнеторговыми связями. Представителями Евразийской

экономической комиссии неоднократно отмечалось, что такая идея обсуждается в рамках ЕАЭС.

В настоящее время в ЕС применяется процедура транзита в соответствии с Таможенным кодексом Европейского союза, а также процедура Общего транзита в соответствии с подписанными в 1987 году Конвенцией об общем транзите и Конвенцией об упрощении формальностей в торговле. Процедура общего транзита, установленная этими конвенциями, применяется в настоящее время при перевозках товаров между ЕС, Швейцарией, Исландией, Норвегией, Андоррой, Турцией и Македонией.

За весь период обсуждений было выделено несколько вариантов использования системы общего транзита Европейского союза на территории ЕАЭС:

1) Присоединение к Конвенции об общем транзите и Конвенции об упрощении формальностей в торговле.

Реализация такой возможности в теории позволила бы государствам-членам ЕАЭС стать полноправными участниками указанных конвенций и пользоваться всеми преимуществами такого статуса. Однако, в отношении данной конвенции необходимо учитывать, что Сторона, желающая присоединиться к Конвенции об общем транзите, должна получить соответствующее приглашение от всех ее участников, что является достаточно сложной задачей.

2) Формирование двусторонней базы отношений между ЕС и ЕАЭС в сфере транзита товаров на основе принципов совместимости транзитных систем.

По мнению отдельных специалистов, такая правовая база может представлять собой отдельный договор, устанавливающий правила осуществления транзитных операций, которые были бы аналогичны правилам Конвенции об общем транзите. При этом такой договор мог бы быть открыт для присоединения третьих стран. По сравнению с первым вариантом, данный – куда более реалистичен, однако в силу некоторых обострившихся в данный момент политических и экономических сложностей также трудно реализуем.

3) Создание транзитной системы ЕАЭС, совместимой с системой транзита в ЕС и процедурой общего транзита.

Представляется, что данная опция в настоящее время является наиболее предпочтительной, поскольку не требует получения приглашения на подписание Конвенции об общем транзите и Конвенции об упрощении формальностей в торговле, а также заключения двустороннего соглашения о транзите между двумя союзами. Тем не менее создание правовых основ и информационных систем, совместимых с аналогичными европейскими, упростит ведение внешнеэкономической деятельности и осуществление международных перевозок для бизнес-сообщества госу-

дарств-членов ЕАЭС, а также позволит эффективнее взаимодействовать с европейскими компетентными органами (в первую очередь, таможенными) на оперативном уровне [3].

В сфере применения информационных технологий при таможенном транзите также необходимо упомянуть систему обмена данными NCTS (New Computerized Transit System). Основной целью создания NCTS является интеграция таможенных систем европейского континента, а также упразднение бумажного документооборота при транзитных перевозках между странами. Данная система также обеспечивает более эффективное управление и контроль транзитных перевозок. Система применяется исключительно для оформления и контроля транзитных перевозок.

На территории Европейского союза все таможенные процедуры полностью переведены на NCTS. Интеграция в NCTS является непременным условием для успешной работы международных логистических компаний, снижает риски мошенничества в сфере транзитных перевозок. В ЕАЭС системы подобной NCTS не имеется, а процесс её разработки находится на начальном этапе. Однако из вышеизложенного отнюдь не следует, что вопросам создания Единой системы таможенного транзита ЕАЭС уделяется недостаточное внимание. Основываясь на опыте ЕС, с 2012 г. начала действовать программа «Создание единой автоматизированной информационной системы контроля таможенного транзита государств - членов ЕвразЭС», сопряженная с NCTS. Ее стоимость составила 212,8 млн. российских рублей. Большинство экспертов сходятся в том, что этот проект может стать отправной точкой по созданию единой транзитной территории между ЕС и ЕАЭС.

Вопрос проекта Соглашения о Единой системе транзита ЕАЭС был затронут во время встречи министра по таможенному сотрудничеству Евразийской экономической комиссии Максата Мамытканова и руководителя ФТС России Владимира Булавина 9-го сентября 2021-го года. Там же обсуждался вопрос подготовки проекта Соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб.

Подводя итоги, можно отметить, что в направлении организации таможенного транзита на территории ЕАЭС уже много сделано, однако еще осталось большое количество нерешенных вопросов, которые сдерживают потенциальные возможности евразийского рынка. Впереди намечен ряд важных стратегических проектов в данной сфере, в которых усвоение и адаптация опыта европейских стран сыграет далеко не последнюю роль.

Библиографические ссылки

1. Лойко, А. И. Трансграничное сотрудничество Беларуси и Европейского союза/ А.И.Лойко // Европейский союз и Республика Беларусь: перспективы сотрудничества = The European Union and the Republic of Belarus: Getting Closer for Better Future :

сборник тезисов докладов II Международной конференции, Минск, 2 июня 2016 г. / редкол. : В. Г. Шадурский [и др.]. Минск : Изд. центр БГУ, 2017. С. 40–44.

2. Петрович, У. И. Ляховский, В.В. Организация таможенного транзита на территории ЕАЭС: достижения и проблемы/ У.И.Петрович, В.В.Ляховский// Международные отношения: история, теория, практика : материалы VII науч.-практ. конф. молодых ученых фак. междунар. отношений Белорус. гос. ун-та, Минск, 3 февр. 2017 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Шадурский (гл. ред.) [и др.]. Минск : БГУ, 2017. С. 202–206.

3. Романова, М. Таможенный транзит в Европейском союзе / М. Романова // Компас экспедитора и перевозчика. Москва : Проспект. 2015. № 2.

4. Конвенция о процедуре общего транзита [Электронный ресурс]: [заключена в г. Интерлакен 20.05.1987 г.] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2017.

5. Заседание Рабочей группы по совершенствованию единой транзитной системы и единых механизмов при таможенном транзите / Ассоциация международных автомобильных перевозчиков [Электронный ресурс]. 2015. URL: [http://www. bairc.org/activities/actions/calendar/ 2015/11/23/27230/](http://www.bairc.org/activities/actions/calendar/2015/11/23/27230/).