

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ
Кафедра таможенного дела**

ГРИНКЕВИЧ
Дарья Андреевна

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ТАМОЖЕННОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ
ИНИЦИАТИВЫ «ЗЕЛЕНый КОРИДОР»: НАУЧНОЕ ОБОСНОВАНИЕ
ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ**

Магистерская диссертация

специальность 1-26 80 01 «Управление в социальных и экономических
системах»

Научный руководитель:
кандидат исторических наук,
доцент В. В. Ляховский

Допущена к защите
«__» _____ 2021 г.

Зав. кафедрой таможенного дела
_____ доктор исторических
наук, профессор В.А. Острога

Минск, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ, СИМВОЛОВ И ТЕРМИНОВ.....	3
ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ.....	4
ВВЕДЕНИЕ.....	10
ГЛАВА 1 ЗНАЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ В ФОРМИРОВАНИИ ЕДИНОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА.....	14
1.1 Геоэкономические и геополитические аспекты формирования евразийского сухопутного транспортного коридора.....	14
1.2 Международная инициатива «Зеленый коридор» в системе транснациональных проектов «Восток – Запад»	23
ГЛАВА 2 ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ, ТЕХНИЧЕСКИЕ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТАМОЖЕННОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ЗЕЛЁНЫЙ КОРИДОР».....	32
2.1 Общая характеристика многосторонних межгосударственных соглашений в рамках создания «Зеленого коридора» в контексте взаимодействия КНР, ЕАЭС и ЕС.....	32
2.2 Роль современных информационных и технических новшеств в деле реализации МТИ «Зеленый коридор».....	42
2.3 Перспективы участия Республики Беларусь в МТИ «Зеленый коридор»	49
ГЛАВА 3 ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ НА ПУТИ СОЗДАНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСНАЦИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА	59
3.1 Проблемы мониторинга транзитных перевозок в рамках МТИ «Зеленый коридор».....	59
3.2 Вопросы взаимного признания институтов уполномоченных экономических операторов.....	63
3.3 Пути решения несовместимости национальных информационных систем.....	71
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	78
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	83
ПРИЛОЖЕНИЕ А	95
ПРИЛОЖЕНИЕ Б	96
ПРИЛОЖЕНИЕ В.....	97
ПРИЛОЖЕНИЕ Г	98
ПРИЛОЖЕНИЕ Д.....	99
ПРИЛОЖЕНИЕ Е.....	100

ПЕРЕЧЕНЬ УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ, СИМВОЛОВ И ТЕРМИНОВ

В настоящей работе применяют следующие термины и определения, обозначения и сокращения.

АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион;
ВТамО – Всемирная таможенная организация;
ВТО – Всемирная торговая организация;
ВЭД – внешнеэкономическая деятельность;
ГЛОНАСС - Глобальная навигационная спутниковая система;
ГТУ – Главное таможенное управление;
ЕАЭС – Евразийский экономический союз;
ЕС – Европейский союз;
ЕС – Европейский союз;
ЕЭС – Европейское экономическое сообщество;
КНДР - Корейская Народно-Демократическая Республика;
КНР - Китайская Народная Республика;
МГУ – Московский государственный университет;
МИД – Министерство иностранных дел;
МТИ – Международная таможенная инициатива;
МТК – международный транспортный коридор;
ОАЭ – Объединенные Арабские Эмираты;
ООН – Организация Объединенных Наций;
ОПОП – Один пояс – один путь;
РБ – Республика Беларусь;
РФ – Российская Федерация;
СНГ – Содружество независимых государств;
СССР - Союз Советских Социалистических Республик;
СУР – система управления рисками;
СУР – система управления рисками;
США – Соединенные Штаты Америки;
ТН ВЭД – товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности;
УЭО – уполномоченный экономический оператор;
ФТС – Федеральная таможенная служба;
ЭШПШ – Экономический пояс Шелкового пути;
COVID-19 - COronaVirus Disease 2019;
ISO - International Organization for Standardization;
TEU - twenty-foot equivalent unit.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТАМОЖЕННОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО; ЗЕЛЕНЬЙ КОРИДОР; УПРОЩЕННЫЙ ТАМОЖЕННЫЙ КОРИДОР; ИНФОРМАЦИОННЫЙ ОБМЕН; УПРОЩЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ; ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ; УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР; ЕДИНОЕ ЕВРАЗИЙСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО.

Цель работы и ее актуальность: комплексная оценка организационно-правового обеспечения, практической реализации и перспективы развития МТИ «Зеленый коридор». Таможенная инициатива «Зеленый коридор», представляющая особый интерес для стран, территории которых связаны МТК «Восток – Запад», – важнейший международный проект, основанный на обмене предварительной информацией между таможенными службами участвующих в нем государств и предусматривающий серьезные упрощения в осуществлении таможенного контроля УЭО.

Объект исследования – международное сотрудничество в сфере упрощения таможенных процедур и таможенного контроля.

Предмет исследования – организационно-правовые, инфраструктурные и инновационные особенности реализации МТИ «Зеленый коридор».

Методы исследования: общенаучные методы (абстракция, анализ, синтез, аналогия, сравнение), системный подход к управлению, методы принятия решений, исследования операций, анализа иерархий, таможенной статистики, экономико-статистические методы (методы исследования динамики и структуры экономических явлений, группировки, дисперсионного и корреляционного анализа).

Научная новизна исследований. Анализ научных публикаций по указанной тематике, выявленных в процессе подготовки магистерской диссертации, свидетельствуют о недостаточной разработанности данных вопросов. Выводы, полученные в результате проведенного исследования, могут быть использованы при разработке рекомендаций по совершенствованию направлений сотрудничества в сфере упрощения таможенных процедур и процедур торговли, дальнейшему развитию МТИ «Зеленый коридор» (совершенствование инфраструктурной и информационной базы и организационно-правовых механизмов).

Научная апробация результатов. Результаты исследования прошли апробацию на 78-й научной конференции студентов и аспирантов Белорусского государственного университета и отражены в авторской научной публикации.

Область возможного практического применения. Результаты исследования могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях актуальных направлений международного сотрудничества в сфере упрощения таможенных процедур, а также в качестве аналитического материала в образовательных целях для студентов вузов по специальности «Таможенное дело» и «Международные отношения» и для слушателей Государственного института повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь.

Достоверность материалов и результатов исследования. Использованные материалы и результаты исследования в магистерской диссертации являются достоверными. Автор работы подтверждает, что все заимствованные из источников теоретические и методические положения и концепции сопровождаются ссылками на их авторов.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из перечня условных обозначений, введения, общей характеристики работы, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложений. Объем диссертации составляет 100 страниц, включая 1 табл. На 1 стр., 6 приложений на 6 стр. и 82 ссылки использованных источников на 6 стр.

АГУЛЬНАЯ ХАРАКТАРЫСТЫКА РАБОТЫ

МІЖНАРОДНАЕ МЫТНАЕ СУПРАЦОЎНІЦТВА; ЗЯЛЁНЫ КАЛІДОР; СПРОШЧАНЫ МЫТНЫ КАЛІДОР; ІНФАРМАЦЫЙНЫ АБМЕН; СПРАШЧЭННЕ МЫТНЫХ ФАРМАЛЬНАСЦЯЎ; МЫТНЫ КАНТРОЛЬ; УПАЎНАВАЖАНЫ ЭКАНАМІЧНЫ АПЕРАТАР; АДЗІНАЕ ЕЎРАЗІЙСКАЕ ТРАНСПАРТНЫ ПРАСТОРУ ТРАНСПАРТНАЕ ПРАСТОРА.

Мэта працы і яе актуальнасць: комплексная ацэнка арганізацыйна-прававога забеспячэння, практычнай рэалізацыі і перспектывы развіцця МТІ «Зялёны калідор». Мытная ініцыятыва «Зялёны калідор», якая ўяўляе асаблівую цікавасць для краін, тэрыторыі якіх звязаны МТК «Усход–Заход», – найважнейшы міжнародны праект, які заснаваны на абмене папярэдняй інфармацыяй паміж мытнымі службамі дзяржаў і які прадугледжвае сур'ёзныя спрашчэння ў ажыццяўленні мытнага кантролю УЭА.

Аб'ект даследавання - міжнароднае супрацоўніцтва ў сферы спрашчэння мытных працэдур і мытнага кантролю.

Прадмет даследавання - арганізацыйна-прававыя, інфраструктурныя і інавацыйныя асаблівасці рэалізацыі МТІ «Зялёны калідор».

Метады даследавання: агульнанавуковыя метады (абстракцыя, аналіз, сінтэз, аналогія, параўнанне), сістэмны падыход да кіравання, метады прыняцця рашэнняў, даследаванні аперацый, аналізу іерархій, мытнай статыстыкі, эканоміка-статыстычныя метады (метады даследавання дынамікі і структуры эканамічных з'яў, групойкі, дысперсійнага і карэляцыйнага аналізу).

Навуковая навізна даследаванняў. Аналіз навуковых публікацый па названай тэматыцы, выяўленых у працэсе падрыхтоўкі магістарскай дысертацыі, сведчаць аб недастатковай распрацаванасці гэтых пытанняў. Высновы, атрыманыя ў выніку праведзенага даследавання, могуць быць выкарыстаны пры распрацоўцы рэкамендацый па ўдасканаленні напрамкаў супрацоўніцтва ў сферы спрашчэння мытных працэдур і працэдур гандлю, далейшаму развіццю МТІ «Зялёны калідор» (удасканаленне інфраструктурнай і інфармацыйнай базы і арганізацыйна-прававых механізмаў).

Навуковая апрабацыя вынікаў. Вынікі даследавання прайшлі апрабацыю на 78-я навуковай канферэнцыі студэнтаў і аспірантаў Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта і адлюстраваны ў аўтарскай навуковай публікацыі.

Вобласць магчымага практычнага прымянення. Вынікі даследавання могуць быць выкарыстаны ў далейшых навуковых даследаваннях актуальных напрамкаў міжнароднага супрацоўніцтва ў сферы спрашчэння мытных

працэдур, а таксама ў якасці аналітычнага матэрыялу ў адукацыйных мэтах для студэнтаў ВНУ па спецыяльнасці «Мытная справа» і «Міжнародныя адносіны» і для слухачоў Дзяржаўнага інстытута павышэння кваліфікацыі і перападрыхтоўкі кадраў мытных органаў Рэспублікі Беларусь.

Дакладнасць матэрыялаў і вынікаў даследавання. Выкарыстаныя матэрыялы і вынікі даследавання ў магістарскай дысертацыі з'яўляюцца дакладнымі. Аўтар працы пацвярджае, што все запазычаныя з крыніц тэарэтычныя і метадычныя становішча і канцэпцыі суправаджаюцца спасылкамі на іх аўтараў.

Структура і аб'ём дысертацыі. Дысертацыя складаецца з пераліку ўмоўных абазначэнняў, уводзінаў, агульнай характарыстыкі працы, трох раздзелаў, заключэння, спісу выкарыстаных крыніц і прыкладанняў. Аб'ём дысертацыі складае 100 старонак, у тым ліку 1 табл. на 1 стар., 6 прыкладанняў на 6 стар. і 82 спасылак выкарыстаных крыніц на 6 стар.

GENERAL DESCRIPTION OF THE WORK

INTERNATIONAL CUSTOMS COOPERATION; GREEN CORRIDOR; SIMPLIFIED CUSTOMS CORRIDOR; INFORMATION EXCHANGE; SIMPLIFICATION OF CUSTOMS FORMALITIES; CUSTOMS CONTROL; AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR; COMMON EURASIAN TRANSPORT SPACE.

The purpose of the work and its relevance: a comprehensive assessment of the organizational and legal support, practical implementation and prospects for the development of the ICI "Green Corridor". The customs initiative "Green Corridor", which is of particular interest to the countries whose territories are connected by the East – West ITC, is a major international project based on the exchange of preliminary information between the customs services of the participating states and provides for serious simplification in the implementation of customs control of AEO.

The object of the study is international cooperation in the field of simplification of customs procedures and customs control.

The subject of the study is the organizational, legal, infrastructural and innovative features of the implementation of the MIT "Green Corridor".

Research methods: general scientific methods (abstraction, analysis, synthesis, analogy, comparison), a systematic approach to management, methods of decision-making, operations research, hierarchy analysis, customs statistics, economic and statistical methods (methods of studying the dynamics and structure of economic phenomena, grouping, variance and correlation analysis).

Scientific novelty of research. The analysis of scientific publications on this topic, identified in the process of preparing a master's thesis, indicates that these issues are not sufficiently developed. The conclusions obtained as a result of the conducted research can be used in the development of recommendations for improving the areas of cooperation in the field of customs and trade facilitation, further development of the MIT "Green Corridor" (improvement of the infrastructure and information base and organizational and legal mechanisms).

Scientific approbation of the results. The results of the study were approved at the 78th Scientific Conference of students and postgraduates of the Belarusian State University and are reflected in the author's scientific publication.

Scope of possible practical application. The results of the study can be used in further scientific research of current areas of international cooperation in the field of customs facilitation, as well as analytical material for educational purposes for university students majoring in Customs and International Relations and for students

of the State Institute for Advanced Training and Retraining of Customs Authorities of the Republic of Belarus.

The reliability of the materials and results of the study. The materials used and the results of the research in the master's thesis are reliable. The author of the work confirms that all the theoretical and methodological provisions and concepts borrowed from the sources are accompanied by references to their authors.

Structure and scope of the dissertation. The dissertation consists of a list of symbols, an introduction, a general description of the work, three chapters, a conclusion, a list of sources used, and appendices. The volume of the dissertation is 100 pages, including 1 table on 1 page, 6 appendices on 6 pages, and 82 references on 6 pages.

ВВЕДЕНИЕ

Данная магистерская диссертация посвящена тематике взаимодействия таможенных служб государств-членов Евразийского экономического союза, Европейского союза, Китайской Народной Республики, а также других государств мира, проявивших интерес к концепции упрощения таможенных процедур в рамках Международной таможенной инициативы «Зеленый коридор». Дается обзор реализуемых на сегодняшний день международных транспортных коридоров, проходящих через территорию ЕАЭС. Особое внимание уделено вновь создаваемой и реконструируемой транспортной и информационной инфраструктуре, обозначены проблемные вопросы, возникающие в процессе осуществления инициативы «Зеленый коридор». Дается абрис перспектив сотрудничества Республики Беларусь в сфере создания единого евразийского транснационального сухопутного коридора. Определяются практические рекомендации по расширению географии распространения и успешной реализации международного проекта по таможенному сотрудничеству.

Актуальность темы исследования. Международные транспортные коридоры, обеспечивающие формирование единого транснационального транспортного пространства, наиболее эффективно функционируют в условиях единого таможенного, экономического, финансового и правового пространства. На пространстве Большой Евразии это, прежде всего, уже реализуемые панъевропейские транспортные коридоры и продвигаемый КНР проект Нового Шелкового пути.

В пределах постсоветской транспортной интеграции начало которой положено Решением Евразийской экономической комиссии «О согласовании транспортной политики государств — членов Таможенного союза и Единого экономического пространства», удалось достичь определенных результатов. Уже установлены унифицированные внутригосударственные тарифы на железнодорожные перевозки. Создана безразрешительная система для международных перевозок грузов автомобильным транспортом по территории стран ЕАЭС (это касается двусторонних перевозок, транзитных перевозок и перевозок между государствами внутри ЕАЭС. Транспортный автомобильный контроль перенесен на внешний контур ЕАЭС, на внутренних границах Союза транспортный контроль был упразднен. Все это уже сейчас позволило существенно снизить транспортные расходы.

В настоящее время перед странами ЕАЭС встают задачи формирования современной инновационной инфраструктуры, создания условий для

реализации транзитного потенциала, развития международных транспортных коридоров, внедрения в транспортную сферу «цифровой среды» (с использованием передовых IT-технологий). Так называемая «цифровая среда» требует нивелирования бюрократических и организационно-правовых издержек при реализации таможенного контроля, трансформации подхода к эффективному таможенному администрированию, что проявилось в необходимости введения упрощенного порядка таможенного контроля для добросовестных участников ВЭД, надлежащим образом выполняющих обязанности по таможенному декларированию при международных перевозках в разрезе сотрудничества стран, находящихся на евразийском континенте.

Таможенная инициатива «Зеленый коридор», представляющая особый интерес для стран, территории которых связаны МТК «Восток – Запад», – важнейший международный проект, основанный на обмене предварительной информацией между таможенными службами участвующих в нем государств и предусматривающий серьезные упрощения в осуществлении таможенного контроля УЭО. На сегодняшний день действует 9 двухсторонних соглашений (протоколов) об упрощении таможенных процедур между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, Италией, Финляндией, Индией, Ираном, Израилем, Турцией, Таджикистаном и Узбекистаном. Участникам проекта предоставлены значительные послабления в механизме трансграничной торговли, а именно приоритетный порядок совершения таможенных операций, снижение частоты применения отдельных форм таможенного контроля, выборочное применение мер по минимизации рисков при прибытии и таможенном декларировании, за счет использования в системе управления рисками предварительной информации от таможенной службы страны оправления, ускорение совершения таможенных операций при декларировании.

Степень научной проработанности темы исследования. При написании данной работы были изучены и проанализированы важнейшие правовые источники, научные публикации и ресурсы в сети Интернет. Исследованию вопросов создания единого евразийского транспортного пространства посвящены работы Э. Т. Мехдиева, И. Г. Малыгина, А. Е. Мохова, Ю. С. Овсеенко, Т. А. Ястреб, Н. В. Котляр, Али Ресул Усула, А. А. Казанцева, К. Л. Сыроежкина, О. А. Подберезкиной, А. С. Цыденова. Тематика организационных, технических и инфраструктурных особенностей реализации МТИ «Зеленый коридор» нашла свое отражение в трудах М. А. Сазоновой, Г. И. Немировой, А. С. Николаева, А. А. Леснякова, В. С. Гололобовой, Д. В. Стогова. Для определения современного состояния процесса взаимного признания института УЭО были рассмотрены работы Н. Аллахвердиева, Т. А. Прокапович,

И. А. Ширшовой, С. В. Мозера, М. А. Рыльской, Д. В. Некрасова, В. А. Шинкевич, В. Каяоза. Для оценки транзитного потенциала Беларуси, а также возможностей участия республики в МТИ «Зеленый коридор» были использованы положения работ Р. Б. Ивуть, В. Н. Шимова, А. А. Быкова.

Объектом исследования выступает международное сотрудничество в сфере упрощения таможенных процедур и таможенного контроля.

Предмет исследования – организационно-правовые, инфраструктурные и инновационные особенности реализации МТИ «Зеленый коридор».

Целью исследования является комплексная оценка организационно-правового обеспечения, практической реализации и перспективы развития МТИ «Зеленый коридор».

В соответствии с целью исследования были поставлены и решались следующие исследовательские **задачи**:

- обобщить геополитические и геоэкономические особенности формирования единого транспортного и информационного пространства на евразийском континенте;
- определить значение проектов по упрощению процедур торговли и таможенных процедур для создания единого евразийского сухопутного маршрутка транспортировки грузов;
- оценить современное состояние и практику внедрения международной инициативы «Зеленый коридор» в контексте таможенного сотрудничества ЕС, ЕАЭС и АТР;
- проанализировать инфраструктурные, технические и инновационные возможности для успешной реализации проекта;
- определить основные проблемы реализации таможенной инициативы на евразийском пространстве;
- дать практические рекомендации по возможным алгоритмам решения проблемных вопросов внедрения МТИ «Зеленый коридор», а также по потенциальным возможностям участия Республики Беларусь в инициативе.

Теоретической и методологической базой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых-специалистов в области международного таможенного сотрудничества, международного сотрудничества в рамках МТК, транспорта и логистики, государственного управления, упрощения таможенных формальностей, таможенного контроля управления рисками, развития транспортного потенциала, практики внедрения института УЭО в мире, механизмов таможенно-логистического обеспечения. В работе использованы общенаучные методы (абстракция, анализ, синтез, аналогия, сравнение), системный подход к управлению, методы принятия

решений, исследования операций, анализа иерархий, таможенной статистики, экономико-статистические методы (методы исследования динамики и структуры экономических явлений, группировки, дисперсионного и корреляционного анализа).

Научная новизна исследования. Анализ научных публикаций по указанной тематике, выявленных в процессе подготовки магистерской диссертации, свидетельствуют о недостаточной разработанности данных вопросов. Слабая теоретическая разработанность указанной темы, ее практическая значимость и актуальность обуславливают потребность в ее более углубленном изучении. Выводы, полученные в результате проведенного исследования, могут быть использованы при разработке рекомендаций по совершенствованию направлений сотрудничества в сфере упрощения таможенных процедур и процедур торговли, дальнейшему развитию МТИ «Зеленый коридор» (совершенствование инфраструктурной и информационной базы и организационно-правовых механизмов).

Структура и объем магистерской диссертации определяется логикой исследования. Работа состоит из введения, основной части и заключения. Основная часть включает 3 раздела, которые, в свою очередь, структурированы в 8 параграфов. В первой главе дается общая характеристика современных транснациональных транспортно-логистических проектов, их роли в формировании единого транспортного пространства. Рассмотрено значение МТИ «Зеленый коридор» как проекта по обмену предварительной информацией между таможенными службами участвующих в нем государств и предусматривающего серьезные упрощения в осуществлении таможенного контроля УЭО. Во второй главе проводится анализ организационно-правовых, технических, инфраструктурных и инновационных аспектов реализации МТИ «Зеленый коридор». Определены возможности участия Республики Беларусь в данном проекте. В третьем разделе рассмотрены основные пути решения проблемных вопросов, возникающих в процессе формирования единого евразийского транспортно-логистического пространства, а также в процессе внедрения МТИ «Зеленый коридор» в межгосударственных отношениях. Общий объем исследования составил 100 страниц. В качестве дополнений представлены 6 приложений. При написании данной работы использованы 82 индексов (источников) цитирования.

ГЛАВА 1

ЗНАЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ В ФОРМИРОВАНИИ ЕДИНОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

1.1 Геоэкономические и геополитические аспекты формирования евразийского сухопутного транспортного коридора

Политика в области логистики и транспорта является одним из ключевых факторов формирования любого современного интеграционного объединения и экономического благосостояния региона, так как развитие транспортной системы и логистической инфраструктуры в значительной степени влияет на укрепление связей между государствами в рамках объединений, повышает эффективность функционирования региональной экономики, что в свою очередь стимулирует развитие глобальных хозяйственных связей. Важность транспортных путей сообщения и потребность в доступной, экономически выгодной и быстрой транспортировке ресурсов, сырья и готовой продукции – аксиома эффективной международной торговли. В настоящее время транспорт занимает центральное место в экономической системе интеграционного блока и мировой системе транзита товаров и пассажиров в целом, что обуславливает необходимость повышения внимания к концепции евразийской транспортной коммуникации.

Для успешной реализации деятельности интеграционного объединения необходимо формирование единого транспортного пространства, которое представляет собой совокупность систем транспортного сообщения государств-членов объединения. В рамках такой системы предусмотрены равные и паритетные условия предоставления транспортных и логистических услуг для свободного трансграничного перемещения пассажиров, грузов и транспортных средств, налажен процесс коммуникативного, информационного и технического взаимодействия между участниками объединения. Понятие единого евразийского транспортного пространства предусматривает разработку и внедрение международных программ создания единого рынка транспортных услуг, развития транспортной инфраструктуры и обеспечения транспортной безопасности, создания единых требований и стандартов.

Эпоха глобализации и экономической взаимозависимости диктует новые правила для международного торгового сотрудничества. Повышается

загруженность торговых транспортных маршрутов. В связи с ростом экономической значимости держав Восточной Азии (Китай, Япония, Южная Корея и др.), а также стран Южной Азии (Индия и др.), растет товарооборот между западной и восточной, северной и южной оконечностями Евразии, что требует открытия новых трансконтинентальных путей сообщения и маршрутов [Приложение А].

Пространство Евразии – достаточно разнообразное и обширное с точки зрения природных, климатических, ресурсных и экономических особенностей. Соседство данного региона с крупнейшими экономиками Европы и Азии, а также внутренний потенциал стран евразийского пространства, отражают перспективы стремительного экономического роста экономик региона. Однако современное состояние и динамика развития транспортных путей и транзитных сетей – отражение недостаточного и неполного использования потенциала стран в реализации концепции формирования единого евразийского транспортного пространства.

Основными факторами, замедляющими процесс интеграции транспортной системы Евразии, являются:

- преобладание политических соображений над экономической логикой организации транзитных путей сообщения, в соответствии с которой основными характеристиками эффективного транспортного коридора являются общедоступность, скорость, надежность и безопасность;
- недостаточность финансовой поддержки крупного международного проекта или инициативы со стороны международных финансовых институтов;
- введение чрезмерно строгих правил и требований к транспортировке грузов и пассажиров на национальном уровне, что замедляет унификацию норм, регулирующих деятельность в транспортной сфере;
- отсутствие обеспечения полной безопасности и контроля в районах межгосударственных и внутригосударственных вооруженных конфликтов (регионы Кавказа, Нагорного Карабаха, Афганистана, территории Украины и т.д.).

На данный момент существует четыре основных маршрута транспортировки грузов между Европой и Восточной Азией: 1) традиционный морской; 2) совпадающий с древним Великим Шелковым путем через Центральную Азию; 3) проложенная через территорию России Транссибирская железнодорожная магистраль (Великий Сибирский Путь); 4) пролегающий вдоль берегов России Северный морской путь [Приложение Б]. Два из этих маршрутов морские, два – сухопутные. Исторически сложилось так, что с XVI века наиболее интенсивно использовался только один маршрут – Южный

морской путь (Великий шелковый путь) через Индийский океан. Этот путь был существенно сокращен после прорытия Суэцкого канала в XIX веке, но он по-прежнему является самым длинным из всех альтернативных. К числу преимуществ этого пути относилось отсутствие издержек, связанных с пересечением границ государств.

Эволюция системы мировых транспортных сухопутных коммуникаций к концу XX века привела к концептуально новой идее создания евразийского комплексного трансконтинентального транспортного коридора. Для того чтобы азиатское побережье Тихого океана соединялось с побережьем Атлантики при помощи разветвленной сети железнодорожных и автомобильных артерий, транспортный коридор должен проходить «через весь Корейский полуостров до Транссибирской железнодорожной магистрали» и, далее, через Монголию, Китай, Россию в Евросоюз [20]. Далее предполагалось достроить так называемый «сухопутный мост» туннелем между Корейским полуостровом и Японией, мировое сообщество получит возможность реализовать давнюю европейскую мечту о «бесшовном транзите» и «беспересадочном следовании» из Токио в Лондон. Серьезной преградой трансконтинентальной транспортной интеграции являлись непроницаемые границы Советского Союза. Но сложившаяся в связи с его распадом новая геополитическая ситуация изменила мировую транспортно-коммуникационную систему, дала мировому сообществу стимул создать единую евразийскую транспортную сеть, которая способна объединить Север и Юг, Запад и Восток.

Возможность перехода к от морского пути к сухопутному маршруту заключена в том, что: а) сухопутный путь существенно короче; б) на морском пути наблюдается существенный рост как нетрадиционных угроз безопасности, так и геополитического противостояния между рядом держав.

Основная нетрадиционная угроза – международный терроризм и пиратство. В настоящее время флоты крупнейших держав, при всех их технических возможностях, не могут эффективно противостоять пиратству. В частности, это связано с тем, что в условиях распавшегося государства (например, Сомали) правовой статус пиратов не вполне понятен. Теперь именно отсутствие государственного контроля в международных морях, которое раньше было ключевым фактором в пользу развития морской торговли, напротив, ей препятствует.

Наиболее серьезной проблемой дальнейшего совершенствования системы морского транзитного сообщения стало обострение геополитического противостояния между главными игроками на международной торговой арене. Политико-военное противостояние набирает новые обороты с ростом могущества ряда стран Азии (Индия, Китай), а также основных

нефтедобывающих государств (Саудовская Аравия, Иран). Обостряющееся противостояние военных флотов США (и их союзников Японии, Южной Кореи, Австралии и т.д.) и Китая в Тихом океане, военных флотов Пакистана и Китая и военного флота Индии в Индийском океане, противостояние Ирана и стран Аравийского полуострова (Катара и Саудовской Аравии), кризис отношений США и Ирана, арабо-израильское противостояние оказывают создают острую угрозу безопасности морского транспортного сообщения, в частности, повышают потенциальную возможность ударов военных флотов конфликтующих стран по торговым судам нейтральных государств и перекрытия Персидского залива и Суэцкого канала.

В период с начала 1990-х гг. единственным транспортным коридором, соединившим Европу со странами Центральной Азии, стала программа международного сотрудничества «ТРАСЕКА» – транспортный коридор “Европа – Кавказ – Азия”. Программа «ТРАСЕКА» (англ. TRASECA, Transport Corridor Europe Caucasus Asia) была инициирована Европейским Союзом в 1993 г. под эгидой ООН. На момент начала осуществления участниками проекта стали Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина. Помимо самих участников «ТРАСЕКА» к числу сторонников развития данного коридора можно отнести Европейский союз и США, а также такие страны Азиатско-тихоокеанского региона, как Китай, Япония, Республика Корея [21]. Коридор «ТРАСЕКА» в перспективе рассматривался как транспортная ось Запад-Восток, где развито интенсивное железнодорожное и морское сообщение по маршруту Черное море – Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия. Программа поддерживалась странами Евросоюза и мировыми финансовыми институтами, ее реализация была нацелена на ускорение трансграничного движения товаров и, так называемое, “возрождение Великого Шелкового пути” в обход России.

Транспортный коридор «ТРАСЕКА» работает далеко не в полную силу и не позволил заинтересованным странам в полной мере реализовать свой потенциал по следующим причинам:

- нестабильность политических режимов и военно-политические риски в ряде участвующих государств;
- перечение границ большого количества государств (10-12) с различными мерами транспортного и таможенного регулирования;
- инфраструктурные особенности (различная ширина железнодорожной колеи);
- необходимость перевалки через паромные перевалы, ограничение применения контейнерных перевозок;

- особенности ландшафта (наличие большого количества горных участков, где скорость движения ограничена);
- отсутствие единой системы конкурентоспособных тарифов, упрощения административных и таможенных процедур, упрощения системы налогообложения и взимания сборов при транзитных перевозках (несмотря на подписанную участниками проекта в 2002 г. декларацию о сотрудничестве).

Программа «ТРАСЕКА» стала первым проектом по формированию единой слаженной пространственной структуры современного мира со свойственными ему геополитическими механизмами и мерами обеспечения транспортной безопасности. Однако в данной евразийской программе не была задействована российская территория. В 1990-х гг. доступ России к регионам Балтийского и Черного моря сократился, что обусловило зависимость сухопутных сообщений Российской Федерации от транзита через территории прибалтийских государств, Беларуси, Украины, Казахстана и южнокавказских государств. Крупнейшие порты и пункты перевалки грузов и контейнеров находились на территории Украины и Прибалтики (Новоталлинский, Ильичевск (совр. Черноморск), Южный, перевалочные нефтебазы в Вентспилсе и Клайпеде, паромные переправы Ильичевск (совр. Черноморск) - Варна и Клайпеда-Мукран). В портах на Балтийском море Россия лишилась наливного флота, а в портах Черного моря – сухогрузного. Компенсировать потери портовых мощностей возможно лишь строительством новых и модернизацией существующих портов на территории Российской Федерации, а это довольно долгий и капиталоемкий процесс.

После распада СССР изменилась и система сухопутного сообщения России. Концевые магистрали западных и южных сухопутных коммуникаций России остались за ее рубежом, отодвинув РФ в северо-восточную часть Евразии, сведя к минимуму российский доступ к основным морским торговым путям [20]. А для России перевозки морским видом транспорта играли значительную роль как в обеспечении региональных внутригосударственных транспортировок, так и в внешнеэкономической деятельности, так как перевалка основной части импортных, экспортных и транзитных грузов осуществлялась в морских портах. Соответственно, в связи с потерями, комплекс возможностей территории и инфраструктуры России не соответствовал как внутренним потребностям, так и требованиям трансконтинентального транспортно-коммуникационного проекта.

Россия сделала упор на развитие водных (речных) путей сообщения для формирования единой евразийской трансконтинентальной водотранспортной системы. Глобальная переориентация системы транзитных коридоров на море

стала предпосылкой для создания новых проектов «река – море», «железная дорога – море». Первым из таких проектов, поддерживающих развитие железнодорожных транспортных путей сообщения стал международный транспортный коридор «Север-Юг» [Приложение В], созданный для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море), и далее в Северную и Западную Европу. Правовой основой этого проекта является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг», подписанное Россией, Индией и Ираном в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 года в ходе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту. Депозитарием Соглашения является Иран. В мае 2002 года Соглашение было ратифицировано всеми его участниками и вступило в силу [25].

Составными частями МТК «Север-Юг» стали международные транспортные коридоры № 9 (Финляндия - Санкт - Петербург - Москва с ответвлениями на Астрахань и Новороссийск) и № 2 (Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург), транспортная инфраструктура Волги и Дона, в том числе Волго-Балтийский и Волго-Донской каналы, порты Астраханской области (Астрахань, Оля) и Дагестана (Махачкала).

Проект МТК «Север-Юг» вызвал большой интерес среди стран - потенциальных участников нового транспортного маршрута. К Соглашению присоединились Беларусь, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция и Украина. Среди возможных кандидатов рассматриваются Бахрейн, Туркменистан, Саудовская Аравия, Кувейт, ОАЭ, Индонезия, Малайзия, Шри-Ланка. Серьезную заинтересованность в эксплуатации маршрутов коридора проявили Финляндия, Литва и ряд других европейских стран.

Коридор «Север-Юг» предусматривает три основных маршрута следования:

1) Транскаспийский маршрут через российские морские порты Астрахань, Оля, Махачкала и порты Ирана (Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад);

2) Западная ветвь коридора, обеспечиваемая прямым железнодорожным сообщением через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран);

3) Восточная ветвь коридора, обеспечиваемая прямым железнодорожным сообщением через Казахстан, Узбекистан и Туркмению с

выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркмения) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркмения) – Инче Бурун (Иран).

Основные преимущества МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами и, в частности, перед морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении в два и более раза расстояния перевозок. Сроки доставки должны составить, по разным оценкам, 14–20 дней. Перспективный грузопоток оценивается от 25 до 35–40 млн тонн в год. Контейнерный грузопоток может составлять около 1–1,5 млн TEU в год [26]. Однако на сегодняшний день коридор используется лишь как Каспийский проект. Дальнейшее его стратегическое развитие и расширение возможно при вводе в эксплуатацию новой железной дороги Решт (Иран) – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан).

Маршрут второго международного транспортного коридора «Запад - Восток» представляет собой альтернативу традиционному морскому пути транспортировки грузов из Европы через Суэцкий канал в Юго-Восточную Азию и обратно. Транссибирская железнодорожная магистраль является основой коридора и представляет собой двухпутная электрифицированную железнодорожную линию протяженностью около 10 тыс. км [Приложение Г]. Транссиб пересекает территорию России по суше, обеспечивая выход на восточные сети железных дорог Китая, Северной Кореи, Монголии и Казахстана, и на западные сети Европейских стран через российские порты и пограничные переходы. Тем самым Транссиб поддерживает сухопутную транспортно-экономическую связь Европы, Центральной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Основное конкурентное преимущество Транссиба – скорость передвижения транспорта по магистрали и время нахождения груза в пути, так как даже уже существующая инфраструктура коридора позволяет совершить доставку грузов от западной границы России до Владивостока за 7 суток, а скорость движения контейнерных поездов превышает 1000 км в сутки. Еще одним конкурентным преимуществом Транссиба является его оптимальность и стабильность с точки зрения военно-политических рисков.

Транзитный потенциал Транссиба может быть значительно усилен за счет восстановления Транскорейской железной дороги с выходом в Республику Корея, а также за счет соединения с Японией посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо при условии сооружения мостов или подводных туннелей между островами [4]. Для поддержания связей между странами АТР и Европой и привлечения грузопотока на Транссиб необходимо развитие МТК «Приморье-1» (Харбин — Гродеково — Владивосток / Восточный / Находка — порты АТР) и МТК «Приморье-2» (Хуньчунь — Краскино — Зарубино / Посьет — порты АТР).

Но в наибольшей степени, по моему мнению, интерес к континентальным сухопутным перевозкам товаров из Азии в Европу со стороны азиатских стран, в частности Китая, проявился в продвижении инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (далее – ЭПШП). Инициатива, с которой выступил председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин сентябре 2013 г., вызвала огромное внимание со стороны правительственных кругов, бизнес-сообщества и научной общественности как в Китае, так и за его пределами [35]. ЭПШП рассматривается как важное направление международной экономической и транспортной интеграции.

Объявив о продвижении новой инвестиционной инициативы ЭПШП, Китай заявил о своих геополитических амбициях, претендуя, наряду с Соединенными Штатами, на проведение самостоятельного экономического курса за пределами собственных границ, очертив зону своих внешнеполитических и экономических интересов в пределах Евразии, Африки и Океании [69]. Актуальность проекта есть обеспечение более безопасного диверсифицированного развития экономического потенциала Китая, так как на современном этапе обмен между Китаем и остальным миром проходит единственным путем через Южно-Китайское море. Этот факт, наряду с нарастающим соперничеством с США, потенциально представляет угрозу для крупнейшей экспортной державы [14].

В рамках ЭПШП делается ставка на развитие территорий, прилегающих к сухопутным, прежде всего железнодорожным, путям сообщения. Сухопутные маршруты на евроазиатском пространстве могут конкурировать с морскими путями не только по срокам доставки грузов, но на некоторых маршрутах даже в стоимости перевозки.

Проект предусматривает создание так называемой «стратегической магистрали», которая соединит Азиатско-Тихоокеанский регион со странами Балтии. В рамках ЭПШП предполагается создание как морской зоны экономического сотрудничества («Морской Шелковый путь XXI века», связывающий Юго-Восточное побережье Китая с портами Европы, Африки и Юго-Восточной Азии судоходными маршрутами), так и сухопутной (железнодорожные и автомобильные магистрали, связывающие материковый Китай с Европой через Среднюю Азию, Россию и Турцию). Маршрут прохождения сухопутной зоны сотрудничества все ещё точно не определен. В рамках проекта предлагалось три варианта создания трансконтинентальной магистрали (таблица 1):

Таблица 1 – Варианты создания трансконтинентальной магистрали в рамках ЭПШП

№	Наименование	Маршрут	Преимущества	Недостатки
---	--------------	---------	--------------	------------

1	Северный маршрут	Китай (порт Ляньюньган) – Казахстан (Алашанькоу – Достык) – Россия (Казань – Москва) – Беларусь (Брест) – страны ЕС	Может конкурировать с Транссибом, т.к. общая протяженность трассы примерно на 1000 км меньше	Слабо развитая инфраструктура
2	Центральный маршрут	Центральный Китай – Киргизия – Узбекистан – Туркмения – Азербайджан – Грузия – ЕС	Беспрерывная транспортировка грузов из КНР и АТР в страны Европы	необходимость многочисленных мультимодальных перегрузок транзитных потоков, что приводит к увеличению сроков доставки грузов и росту стоимости транспортировки
3	Южный маршрут	Западный Китай (СУАР) – Казахстан – Узбекистан – Туркмения – Иран – Турция	Развитие системы транспортировок грузов из Центральной Азии и Ирана	Большая протяженность; необходимость пересекать территории государств с неустойчивыми политическими режимами; различная ширина железнодорожной колеи

Примечание – Источник: составлено автором на основе [26].

В мае 2015 г. Китай и Россия сделали совместное заявление о нацеленности на сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического Шелкового пути. Инициатива двух государств получила новое название – «Один пояс - один путь». Совместный проект предполагает не только углубление сотрудничества интеграционного объединения и Китая в транспортной и логистической сферах, но и дальнейшее развитие двустороннего торгово-экономического сотрудничества, расширенную промышленную кооперацию, финансовое взаимодействие и крупномасштабное

инвестирование. Китай подчеркнул важность оптимизации региональных производственных сетей и продвижения к созданию зоны свободной торговли между КНР и ЕАЭС.

Что касается непосредственно маршрута ЭПШП, акцент делается на модернизацию транспортной, логистической, информационной инфраструктуры трансконтинентального коридора. Немаловажным является тот факт, что стороны определяют упрощение таможенных и административных процедур, а также информационный обмен как основополагающие факторы, стимулирующие транзит товаров и услуг. Данная концепция была положена в основу формирования международной таможенной инициативы «Зеленый коридор».

Также необходимо подчеркнуть важность реализации такого масштабного евразийского проекта, как Большая Евразия. Проект «Большая Евразия» подразумевает взаимодействие как государств Евразии, так и интеграционных объединений региона с целью формирования единого экономического пространства на Евразийском континенте [72]. К элементам формирования Большой Евразии можно отнести китайский проект «Один пояс – один путь» (ОПОП), сеть зон свободной торговли с участием ЕАЭС, соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем, общее экономическое пространство ЕС – ЕАЭС [Приложение Д].

Важным элементом Большой Евразии, тесно связанным является сотрудничество в сфере транспорта, в том числе реализация крупных евразийских инфраструктурных проектов, развитие евразийских трансконтинентальных транспортных коридоров.

1.2 Международная инициатива «Зеленый коридор» в системе транснациональных проектов «Восток – Запад»

Профессор Московской школы экономики МГУ Ю. Щербанин, ведущий российский специалист по развитию евразийских транспортных перевозок, связывает начало истории развития международных транспортных коридоров с тем временем, когда в 1980-х гг. Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН были инициированы исследования транспортных потоков между скандинавскими странами и Южной Европой в целях освоения перевозок на этом направлении. Тогда же возникли и понятия

«транспортный коридор» и «интермодальная перевозка». Под транспортным коридором понимается определенный маршрут крупномасштабной транспортировки пассажиров и грузов между центрами социально-экономической активности мира, которое обслуживается несколькими видами транспорта, комплекс которых способен обеспечить высокую скорость относительно низкую стоимость перевозки. Этот маршрут обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология.

Международные транспортные коридоры наиболее эффективно функционируют в рамках интеграционных объединений, где унифицированы системы регулирования в экономической, таможенной, финансовой и информационной сферах. Информационные потоки (которые определяют логистический сервис объединения) дополняют потоки транспортные, что обеспечивает согласованное движение товаров, предоставление комплексных транспортных услуг и сопутствующего документального сопровождения. Мировая практика показывает, что в последнее время активно развивается «информационно-телекоммуникационная система, обеспечивающая навигационное, телекоммуникационное обеспечение управления движением и безопасность транспортных средств» [3].

В целях формирования единого транспортного пространства в ЕАЭС в 2016 г. были утверждены Основные направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза. Предполагается, что процесс формирования Единого транспортного пространства завершится к 2025 г., будут устранены все препятствия для перевозок любыми видами транспорта. Среди приоритетов скоординированной транспортной политики – создание и развитие евразийских транспортных коридоров, реализация и развитие транспортного потенциала ЕАЭС, координация развития транспортной инфраструктуры, создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки [50].

В настоящее время, как уже описывалось мною ранее, основными транспортными коридорами, проходящими по территории ЕАЭС, являются МТК «Север – Юг» и МТК «Восток – Запад». Формируется маршрут «Европа – Западный Китай».

Международный транспортный коридор «Восток – Запад» [Приложение Е] - система маршрутов транспортировки пассажиров и грузов в направлении Япония – Китай – Россия – Европа с многочисленными ответвлениями. Коридор является современной сухопутной альтернативой традиционному морскому пути транспортировки грузов из Юго-Восточной Азии в Европу.

Основные мировые транспортные артерии, соединяющие Азию и Европу, пролегают по морям и океанам: по оценкам экспертов, около 85-90% грузопотока приходится на морской вид транспорта. Однако, несмотря на низкую стоимость морских перевозок, скорость их осуществления значительно уступает другим видам транспорта: к примеру, при использовании морского коридора через Суэцкий канал груз добирается до места назначения в Европе 45 суток, по Транссибирской магистрали в рамках МТК «Восток – Запад» же – всего 12–14 суток. Соответственно, скорость перевозки – первая причина переориентации на другие виды транспорта. Второй проблемный момент морского транспорта - пропускная способность Суэцкого канала, проливов Босфор и Дарданеллы, которая на современном этапе практически исчерпана. По прогнозам специалистов, дефицит пропускной способности морских контейнерных терминалов уже к 2023-2025 гг. лет составит более 100 млн TEU. Дефицит приводит не только к чрезмерной нагруженности инфраструктурных и транспортных мощностей, но и задержкам и нарушениям условий поставок.

МТК «Восток – Запад» обеспечивает прямой выход грузам России, стран СНГ и Европы в дальневосточные российские морские порты и на пограничные переходы, расположенные на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном. Основная грузовая база коридора в транзитном сообщении – трансконтинентальные перевозки между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Китаем, Японией, КНДР и Республикой Корея) и европейскими странами [2].

Основа транзитного потенциала коридора – Транссибирская магистраль, которая имеет на востоке выход на сети железных дорог Казахстана, Китая, Монголии и КНДР и заканчивается российскими портами Японского моря, которые стыкуются с Транссибом. На западном направлении он выходит к российским морским портам и дальше в Европу. Таким образом, обеспечиваются транспортно-экономические связи стран Азиатско-Тихоокеанского региона с зарубежной Европой и странами Центральной Азии. При этом транзитный потенциал Транссиба может быть значительно усилен за счет восстановления Транскорейской железной дороги с выходом в Республику Корея, а также за счет соединения с Японией посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо при условии сооружения мостов или подводных туннелей между островами [4].

Интерес к перевозкам по Транссибирской магистрали обуславливается высокой пропускной способностью железнодорожного пути – в год 100 млн тонн, в том числе до 250–300 тыс. TEU. Безусловно, в настоящее время мощности Транссиба близки к исчерпанию, что требует его оперативной модернизации. Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на

период до 2030 г. объем транзитных перевозок по Транссибу в 2018 г. должен был достичь 3,8 млн тонн по базовому сценарию или 11,4 млн тонн по инновационному сценарию, а к 2024 г. – 5,8 или 16,9 млн тонн, соответственно. Короткое транзитное время является главным и неоспоримым преимуществом Транссибирских перевозок. Вместе с тем, на Российской железной дороге большое внимание уделяется сокращению времени доставки транзитных грузов. С использованием квартальных расписаний судов на линиях Япония — Россия и Южная Корея — Россия ежеквартально разрабатываются графики движения ускоренных контейнерных поездов по Транссибирскому маршруту. Расписанием предусмотрено отправление поездов со станции Находка-Восточная на следующие сутки после прибытия судна и выгрузки контейнеров в порту Восточный. Скорость курсирования ускоренных контейнерных поездов по Транссибирской магистрали составляет около 1200 километров в сутки.

Определим основные современные маршруты курсирования контейнерных поездов по Транссибирской магистрали:

- «Восточный ветер» (Берлин - Варшава - Минск - Москва и далее на Казахстан и Центральную Азию) с 1995 г.;
- «Западный ветер» (Малашевичи - Берлин) с 1999 г.;
- «Чардаш» (Будапешт - Москва транзитом по Украине) с 1997 г.;
- «Монгольский вектор» (Брест - Улан-Батор) с 2002 г.;
- «Монгольский вектор-2» (Хух-Хото - Дуйсбург) с 2005 г.;
- «Балтика-Транзит» (Балтия - Казахстан/Центральная Азия) с 2003 г.;
- «Северное Сияние» (Финляндия - Москва) с 2003 г.;
- «Меркурий» (Калининград/Клайпеда - Москва) с 2005 г.;
- «Казахстанский вектор» (Брест - Алматы - Ташкент) с 2004 г.;
- ст. Находка-Восточная - ст. Бусловская - ст. Находка-Восточная;
- Китай - Финляндия (с 2003 г.);
- Находка-Восточная - Брест/Малашевичи (с 2004 г.);
- Находка-Восточная - Москва (с 2003 г.);
- Находка-Восточная - Локоть - Алматы (с 2003 г.);
- Находка-Восточная - Марцево/Таганрог (с 2005 г.).

Исходя из перечня маршрутов движения контейнерных поездов по Транссибу в рамках МТК «Восток – Запад» одно принципиально важное евразийское направление — сотрудничество стран ЕАЭС с Китайской Народной Республикой, прежде всего в проекции планов сопряжения транспортных маршрутов ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Взаимодействие экономик КНР и ЕАЭС в транспортной сфере опосредствует развитие торговых связей, формирование трансграничных финансовых потоков, создание новых рентабельных транспортных путей в

Евразии. Идея создания мощной интегрированной сухопутной сети путем соединения возможностей Транссибирской магистрали и транзитного потенциала Шелкового пути привела к реализации концепции Евразийского сухопутного моста - маршрута железнодорожный транспорта для перемещения грузов и пассажиров по суше между тихоокеанскими портами на Дальнем Востоке и в Китае и морскими портами в Европе.

Основным инициатором реализации транспортно-логистических проектов на евроазиатском континенте выступает Китай. Нацеленность Китая на инвестирование в международные транспортные коридоры исходит из его «истинной экономической силы», проявляющейся с середины 1960-х гг. В построении Нового шелкового пути КНР преследует не только достижение логистических целей через снижение издержек на транспортировку грузов, но и производственных и финансовых (обеспечение китайским производителям доступа к важнейшим мировым рынкам товаров и сырья, повышение роли китайского юаня в глобальной финансовой системе). Еще одной немаловажной причиной инициатив Китая является геополитическая нацеленность – создание так называемого «санитарного кордона» в Центральной Азии и предотвращение крупных региональных конфликтов. Сам Китай определяет для себя еще три крупные цели: сглаживание диспропорций между внутренними китайскими регионами (сокращение отставания южных и восточных регионов Китая за счет вовлечения в международный инфраструктурный проект); выход китайских железнодорожных и строительных компаний далеко за пределы своих границ, чтобы обеспечить эти отрасли работой на долгий период времени; получение отдачи от инвестиций в развитие инфраструктуры слаборазвитых и нестабильных стран Африки (планируется строительство железной дороги в Восточной Африке по территории Кении, Уганды, Руанды, Бурунди и Южного Судана, Нигерии).

Реализация такого крупномасштабного международного проекта по созданию единого евразийского транспортного сухопутного маршрута не представляется возможным без трех основных факторов: а) упрощение таможенных и других формальностей, сокращение времени проведения таможенных процедур для уменьшения временных издержек транспортировки по маршруту; б) налаживание информационного обмена между странами участниками-проекта; в) модернизация уже имеющейся и создание новой необходимой инфраструктуры транспортного коридора.

Содержание таможенного взаимодействия как одного из важнейших направлений международного сотрудничества predetermined в первую очередь конвенциями Всемирной таможенной организации «О взаимном административном содействии в предотвращении, расследовании и пресечении

таможенных правонарушений», «О гармонизированной системе описания и кодирования товаров», «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур». Последняя, известная как Киотская, была одобрена советом Всемирной таможенной организации в июне 1973 г. и обновлена в 1999 г.

«Красной нитью» через все положения Киотской конвенции проходит идея упрощения таможенных процедур в целях ускорения внешнеторгового товарооборота, содействия торговле и снятия необоснованных административных барьеров. Конвенция содержит и ряд вполне конкретных предписаний, указывающих на то, в каких формах государство в лице таможенной службы должно строить свои отношения с внешнеторговым сообществом.

Ключевым международным проектом, направленным на сокращение сроков совершения таможенных и логистических операций без потери качества таможенного администрирования, является российско-китайский проект «Зелёный (Упрощенный) таможенный коридор», реализуемый на основании Протокола между Федеральной таможенной службой России (далее – ФТС России и Главным таможенным управлением Китайской Народной Республики (далее – ГТУ КНР) об организации экспериментального обмена информацией по взаимной торговле от 27 марта 2007 года [47]. Протокол КНР Основной целью реализации проекта является дальнейшее сокращение сроков совершения таможенных операций без потери качества таможенного администрирования, за счет использования в рамках национальной системы управления рисками предварительной информации о перемещаемых во взаимной торговле товарах и транспортных средствах, передаваемой ГТУ КНР в ФТС России. Реализация проекта осуществляется таможенными службами двух стран в двустороннем формате и на паритетной основе как при ввозе китайских товаров в Россию, так и при экспорте российских товаров в Китай.

Наряду с КНР и Россией к проекту присоединились такие европейские государства, как Германия, Италия, Франция, Финляндия и другие страны. Правда, из-за введенных санкций ЕС в отношении к Российской Федерации впоследствии большинство европейских государств «охладели» к данной инициативе, за исключением, пожалуй, Италии и Финляндии [7-А]. Заинтересованность также проявили Израиль, Индия, Иран, Таджикистан, Турция и Узбекистан. Между Российской Федерацией и вышеуказанными странами подписаны двухсторонние соглашения – протоколы об упрощении таможенных процедур.

«Зеленый коридор» - это важнейший международный проект, технология упрощенного совершения таможенных операций за счет информационного обмена между таможенными службами разных государств, участвующих в

проекте в рамках международных соглашений. Проект основан на обмене предварительной информацией, контроле торгующих партнеров таможенными службами и взаимном признании их добропорядочности. Одно из главных достоинств этой системы, по мнению таможенников, заключается в том, что она способствует ускорению и сокращению сроков прохождения таможенных операций.

Свое название этот проект получил благодаря тому, что все его участники получают возможность упростить свою внешнеэкономическую деятельность путем сокращения количества документов, представляемых при декларировании товаров, время проведения таможенных операций при осуществлении таможенного контроля товаров, а также минимизирования формы таможенного контроля. Еще одно значение слова «зеленый» в названии инициативы исходит из так называемого «зелёного» сектора в системе управления рисками (когда составляющие этот сектор субъекты хозяйствования являются благонадежными субъектами ВЭД).

Участие в проекте «Зеленый коридор» могут принимать добросовестные российские и иностранные компании, заключившие между собой договор на поставку товаров. Перечни экспортеров и импортеров заранее согласовываются таможенными службами двух стран в рамках информационного обмена. Стороны также согласовывают критерии, которым должны соответствовать экспортеры: добросовестность участника ВЭД (низкий уровень риска и нахождение субъекта в «зеленом секторе»), достаточный объем совершенных внешнеторговых поставок (не менее 50 в год), отсутствие нарушений таможенного законодательства и задолженностей перед бюджетом.

Основополагающий принцип реализации инициативы - обмен предварительной информацией о перемещаемых товарах между участниками, который осуществляется таможенными администрациями стран-участниц проекта на основе двухсторонних соглашений (протоколов). Таможенные операции в отношении товаров и транспортных средств в рамках инициативы совершаются по специальному общему алгоритму:

1. Таможенная служба страны-экспортера передает в установленном объеме и формате сведения из экспортной декларации таможенной службе государства-импортера.

2. Для идентификации товарной партии используется Уникальный номер товарной партии (англ. Unique consignment reference number, далее - UCR), формируемый в соответствии с рекомендацией ВТамО [74]. UCR содержит до 35 символов – полный номер декларации на товары и код страны экспортера.

3. Таможенный орган страны-экспортера сообщает номер UCR экспортеру и заблаговременно передает его вместе с утвержденным составом сведений таможенной службе страны-импортера. Уникальный номер UCR используется при совершении таможенных операций в отношении ввозимой товарной партии перевозчиком и импортером. Сведения об UCR указываются в таможенной декларации.

4. По номеру UCR таможенный орган страны-импортера при декларировании проводит сверку сведений, полученных от таможенной службы страны-экспортера, со сведениями, заявленными в декларации на товары. С учетом наличия сведений о товарной партии, поступившей от таможенной службы страны-экспортера, таможенная служба страны-импортера реализует приоритетный порядок совершения таможенных операций, не проводит таможенный досмотр, а в случае, если требуется его проведение, то проводит в первоочередном порядке [24].

5. Представленный алгоритм действий является базовой последовательностью. В двухсторонних соглашениях между государствами-участниками проекта определяются особенности совершения операций и техническое условия взаимодействия.

Участие в такого рода международном проекте, способствующем созданию единого транспортно-логистического пространства, предоставляет азиатским и европейским импортерам и экспортерам ряд значительных преимуществ, а именно:

- по возможности приоритетный порядок совершения таможенных операций; ускорение совершения таможенных процедур при прибытии и при декларировании;
- минимизация временных издержек и, как следствие, финансовых затрат на доставку товаров добропорядочных участников ВЭД;
- неприменение (снижение частоты применения) отдельных форм таможенного контроля (в первую очередь физических досмотров и дублирования форм контроля);
- выборочное применение мер по минимизации рисков при прибытии и таможенном декларировании, за счет использования в СУР предварительной информации от таможенной службы государства-участника;
- выделение отдельных полос следования транспортных средств в пунктах пропуска (при наличии технических и инфраструктурных возможностей);
- выделение отдельных рабочих мест в местах совершения таможенных операций (при наличии инфраструктурных возможностей и кадровых ресурсов);
- упрощение прохождения таможенных формальностей благонадежными участниками ВЭД за счет повышения достоверности декларирования,

достигаемого посредством сопоставления данных, предоставленных таможенной службой государства-участника, с данными, заявленными в декларации на товары [24].

Таким образом, несмотря на преимущество организации в организации перевозок морским путем перед сухопутным, интерес к сухопутным перевозкам не ослабевает, а по некоторым направлениям имеет очевидную тенденцию к возрастанию. Об этом свидетельствуют транспортно-инфраструктурные проекты, реализуемые с участием России, Китая, Ирана, государств Центральной Азии и Закавказья: Программа «ТРАСЕКА», МТК «Север – Юг» и МТК «Восток – Запад», маршрут «Европа – Западный Китай», инициатива «Экономический пояс Шелкового пути». МТК «Восток – Запад» обеспечивает прямой выход грузам России, стран СНГ и Европы в дальневосточные российские морские порты и на пограничные переходы, расположенные на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном.

Таможенная инициатива «Зеленый коридор» представляет особый интерес для стран, территории которых связаны МТК «Восток – Запад». Это важнейший международный проект, основанный на обмене предварительной информацией между таможенными службами участвующих в нем государств и предусматривающий серьезные упрощения в осуществлении таможенного контроля УЭО. На сегодняшний день действует 9 двухсторонних соглашений (протоколов) об упрощении таможенных процедур между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, Италией, Финляндией, Индией, Ираном, Израилем, Турцией, Таджикистаном и Узбекистаном.

ГЛАВА 2

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ, ТЕХНИЧЕСКИЕ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТАМОЖЕННОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ЗЕЛЁНЫЙ КОРИДОР»

2.1 Общая характеристика многосторонних межгосударственных соглашений в рамках создания «Зеленого коридора» в контексте взаимодействия КНР, ЕАЭС и ЕС

Идея о реализации инициативы «Зеленый коридор» («Упрощенный таможенный коридор») впервые была сформулирована еще в 2002 г. таможенными администрациями России, Швеции и Финляндии в рамках эксперимента по пограничному сотрудничеству при создании МТК «Север-Юг», реализуемого в рамках подписанного Россией, Индией и Ираном межправительственного соглашения от 12.09.2000 г. Намерение российской, финской и шведской таможенных служб по организации экспериментального информационного взаимодействия так было закреплено в международном соглашении – Протоколе между Государственным таможенным комитетом Российской Федерации, Главным таможенным управлением Финляндской Республики и Главным таможенным управлением Королевства Швеции (Гетеборг, 03.12.2002) об организации проекта «Зеленый коридор» при перемещении товаров из стран ЕС в Российскую Федерацию [38].

Проект "Зеленый коридор" действовал как эксперимент на участке российско-финляндской границы в районе деятельности Выборгской таможни. Швеция также была заинтересована в информационном обмене, возможности для своего участия в проекте рассматривала и Норвегия. Проект позволяет в ускоренном режиме оформлять грузы, транспортирующиеся из Швеции и Финляндии в Россию. Однако к участию в нем допускаются не все участники ВЭД, а только те, кто заслужил доверие таможенных служб и соответствует действующим в Финляндии и Швеции критериям допуска к упрощенному таможенному режиму. В частности, в проекте участвуют финская фирма "Valio", шведские "Volvo" и "Scania", "Калинка-Стокманн" и ряд других.

В среднем таможенные процедуры непосредственно в пункте пропуска для перевозчиков, участвующих в проекте, занимают не более 10-15 минут, позволяя избежать очередей на границе и долгого ожидания. В целом же время, требующееся на оформление товара в таможенных органах Северо-Западного

таможенного управления, составляет в среднем один час. Упрощение таможенных процедур достигается за счет того, что, в соответствии с проектом, информация о составе груза заранее направляется таможенными службами Швеции и Финляндии в Главный информационный центр Таможенной службы РФ в Москве, откуда после проверки через электронную систему поступает на пункт пропуска. Таким образом, к моменту прибытия товара на таможенную, у таможенников уже имеется вся необходимая информация. Одно из главных достоинств этой системы, по мнению таможенников, заключается в том, что она исключает возможность подмены сопроводительных документов в бумажном виде.

Согласно таможенной статистике, с сентября 2003 года, когда проект начал реально действовать, было оформлено всего около 400 поставок. Проект реализовывался в международных автомобильных пунктах пропуска "Торфяновка", "Брусничное" и "Светогорск". По данным МИД РФ, по итогам 2003 года Россия заняла второе место по экспорту и пятое по импорту среди торговых партнеров Финляндии. Объем двусторонней торговли составил 7,83 миллиарда евро. При этом премьер-министр Финляндии Матти Ванханен в ходе своего визита в Москву оценил уровень российско-финляндского товарооборота в 9 миллиардов евро. Кроме того, по его данным, ежегодно российско-финскую границу пересекают 6 миллионов 200 тысяч человек. Российско-шведский товарооборот, по данным МИД РФ, увеличился за последние 10 лет более чем вдвое, составив по итогам прошлого года около 2,5 миллиарда евро. При этом, половина российской внешней торговли приходится на долю стран-членов ЕС. Все эти показатели, по мнению таможенных служб стран-участниц проекта, лишний раз подтверждают важность и актуальность введения "Зеленого коридора".

Первый зампредела Федерации таможенной службы РФ Леонид Лозбенко в ходе встречи экспертов таможенных служб РФ, Финляндии, Швеции и Норвегии, которая прошла в середине мая 2004 г. в Санкт-Петербурге и на которой обсуждался проект "Зеленый коридор", заявил: «На сегодняшний день на скандинавском направлении отрабатываются самые передовые технологии» [63]. Он также сообщил, что большой интерес к проекту "Зеленый коридор" существует у Всемирной таможенной организации. Интерес к проекту проявляют также страны Балтии, недавно вступившие в ЕС, а стороны, принимающие участие в проекте, в перспективе рассматривают возможность распространения его действия на морские перевозки.

В целях углубления сотрудничества России и Финляндии в области упрощения таможенных процедур 12 сентября 2005 г. в г. Хельсинки был подписан Протокол между Главным таможенным управлением Финляндской

Республики и ФТС России об актуальных направлениях сотрудничества [39], в положениях которого отмечалось, удовлетворение значительным прогрессом, достигнутым благодаря таможенному сотрудничеству на базе Протокола 2002 г., как в области борьбы с правонарушениями в сфере таможенного законодательства двух стран, так и в области облегчения и ускорения грузового и пассажирского движения между Финляндией и Россией. Стороны договорились о совершенствовании процедуры "Зеленого коридора" таким образом, чтобы при осуществлении перевозок из Финляндии в Россию в качестве информационного содержания сообщений "Зеленого коридора" могло быть использовано информационное содержание сообщений, применяемых в Финляндии при перевозке товаров в режиме таможенного транзита ЕС. Данная процедура предполагалась к применению при пересечении границы и перевозке грузов в режиме таможенного транзита. Стороны согласились, что круг использования процедуры "Зеленого коридора" будет расширен, и в нее будут включены новые участники. Определена новая схема информационного обмена.

В связи с существующими в Европейском союзе ограничениями на обмен информацией таможенными службами России и Финляндии предусмотрена нетрадиционная технология информационного взаимодействия с помощью сервисов доверенной третьей стороны. Она заключается в том, что сведения из одобренных Таможней Финляндии документов на товары поступают в ФТС России от участников ВЭД через информационного интегратора – российское юридическое лицо, имеющее соответствующую аккредитацию, подтверждающую неизменность передаваемых данных. Иными словами, уполномоченные экономические операторы и другие компании низкого уровня риска, соответствующие согласованным критериям, на добровольной основе передают выпущенную Таможней Финляндии экспортную декларацию компании, выбранной в качестве доверенной третьей стороны. Эта компания проверяет полученную информацию, заверяет ее и направляет в ФТС России.

19 сентября 2017 г. был согласован обновленный проект «Новый зеленый коридор», который предусматривал упрощение таможенных формальностей для УЭО стран-участниц. Базовым принципом данной инициативы призвана стать технология взаимного признания результатов таможенного контроля. Она заключается в том, что таможенный контроль проводится только один раз в стране отправления и в дальнейшем информация о его результатах передается в таможенные службы других стран на пути следования груза. В 2018 г. сторонами также была утверждена технология информационного взаимодействия, а также проведена работа с представителями бизнес-сообщества для привлечения их к участию в данном проекте в рамках государственно-частного партнерства [7-А].

В 2007 году с инициативой создания законодательно закреплённой базы для обмена предварительной информацией о транспортируемых товарах выступило Главное таможенное управление КНР. Проект «Зелёный коридор» был ориентирован на существенное упрощение таможенных процедур в отношении товаров, перемещаемых по железной дороге между ЕС и Китаем. 26 марта 2007 года в Кремле руководитель ФТС России Андрей Бельянинов и Первый заместитель руководителя Главного таможенного управления КНР Шен Гуанцзу подписали Протокол между Федеральной таможенной службой и Главным таможенным управлением Китайской Народной Республики «Об организации экспериментального обмена информацией во взаимной торговле» [47] (далее – Протокол). Протокол был подписан в присутствии Президента Российской Федерации Владимира Путина и бывшего Председателя КНР Ху Цзинь Тао в целях реализации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах [57], подписанного в Москве 3 сентября 1994 года.

В соответствии с Протоколом российско-китайский проект «Зелёный коридор» направлен на дальнейшее сокращение сроков совершения таможенных операций без потери качества таможенного администрирования, за счет использования в рамках национальной системы управления рисками предварительной информации о перемещаемых во взаимной торговле товарах и транспортных средствах. Протоколом определено, что таможенные службы РФ и КНР согласовывают перечень организаций и таможенных органов, участвующих в проекте, состав предварительной информации, подлежащей взаимному обмену, номенклатуру и виды транспорта.

В Протоколе также закреплены критерии допуска внешнеторговых компаний к участию в проекте «Зелёный коридор»: официальное письменное обращение российского участника ВЭД в ФТС России и китайского в ГТУ КНР соответственно; оценка на соответствие низкой степени риска нарушения права ЕАЭС, законодательства РФ и мер законодательства о таможенном деле КНР; представление заинтересованным участником ВЭД в таможенные администрации перечня иностранных контрагентов для их идентификации и согласования с китайской таможенной службой (наименование компании на английском или китайском языке, идентификационный код, юридический и или фактический адрес предприятия). Отсутствие информации о контрагентах экспортеров, предполагаемых к участию в проекте «Зелёный коридор», делает невозможным идентификацию каждого участника ВЭД, согласовываемого таможенными службами сторон для участия в проекте.

Китайский участник ВЭД, включенный в МТИ «Зеленый коридор», при декларировании товаров обязан сделать специальную пометку в графе «Примечания» экспортной таможенной декларации на товары: необходимо указать аббревиатуру «CRGC» большими латинскими буквами, а также код российской компании-контрагента со знаком «#». В графе «Примечания» импортной декларации необходимо указать аббревиатуру «CRGC» большими латинскими буквами, а также UCR-код товарной партии со знаком «#». Российский участник ВЭД заблаговременно получает от своего китайского контрагента идентификатор для его предоставления российским таможенными органами в целях идентификации ими товарной партии как следующей в рамках проекта при запросе сведений в информационной системе таможенных органов Российской Федерации [30].

На российско-финляндском участке границы согласно проекту «Зеленый коридор» таможенные службы обеих стран должны были обеспечить «бесшовный транзит» для курсирования раз в неделю международного контейнерного поезда между Коуола (важнейшим транспортным узлом Финляндии, обеспечивающим железнодорожное сообщение по линии Рийхимяки – Санкт-Петербург) и терминалом китайского Чжэнчжоу. Но из-за несовершенной договорно-правовой базы по упрощению таможенных процедур при транзите финляндских товаров в КНР через российскую территорию, а также по ряду других причин (из-за существующих в ЕС ограничений на обмен информацией между таможенными службами объединенной Европы и России), проект долгое время не удавалось запустить. В рамках рабочих групп была продолжена работа по совершенствованию договорно-правовой базы проекта, но уже в четырехформатном режиме с участием таможенных служб России, Финляндии, Китая и Казахстана [7-А].

Следующей страной, признавшей необходимость упрощения таможенных процедур во взаимной торговле с РФ, стала Турция. 18 сентября 2008 г. ФТС России и Таможенный департамент Турецкой Республики подписали Протокол об упрощении таможенных процедур [46], в соответствии с положениями которого применяется процедура содействия взаимной торговле «Упрощенный таможенный коридор» (далее – УТК). Россия и Турция признают необходимость совершенствования сотрудничества и взаимной помощи в таможенных делах [46], защиты экономических и общественных интересов, повышения эффективности таможенного контроля перемещаемых товаров и транспортных средств. УТК между Россией и Турцией предполагает обмен предварительной информацией о поставках, совершаемых участниками ВЭД с применением всех видов транспорта, на добровольной основе без привлечения посредников. Протоколом также предусмотрены основные преимущества для

участников проекта, применение норм и стандартов ВТО, ООН и ВТамО при осуществлении информационного обмена, определенные компетенции должностных лиц таможенных органов Турецкой Республики и РФ.

ФТС России и Министерство таможи и торговли Турции в 2013 году подписали меморандум о взаимопонимании в области применения процедуры «Упрощенный таможенный коридор». 20 сентября 2014 года было подписано Положение о Совместном таможенном комитете между таможенными службами Российской Федерации и Турецкой Республики, который является основным рабочим органом по осуществлению сотрудничества между Россией и Турцией в таможенной сфере, в компетенции которого включены и вопросы функционирования «Упрощенного таможенного коридора». Приказом ФТС России от 1 марта 2013 г. № 369 «О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом» [36] установлено, что таможенный пост «Аэропорт «Внуково» (грузовой) Внуковской таможни обладает компетенцией на совершение таможенных операций в отношении товаров, происходящих и ввозимых из Турецкой Республики на единую таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом. В 2014 же году зону действия технологии предварительного обмена расширили и «Упрощенный таможенный коридор» для грузов из Турции начали реализовывать также в других таможенных органах, в которых исторически концентрировался объем оформления Турецких товаров (Брянская, Калужская, Курская, Смоленская, Северо-Осетинская, Минераловодская, Ростовская, Краснодарская и Новороссийская таможни).

Стоит отметить, что Россия и Турция признают эффективность реализации проекта упрощенного таможенного коридора и выражают нацеленность на совершенствование механизма информационного таможенного сотрудничества. По данным Таможенного департамента Турецкой Республики, в 2017 году в рамках проекта «Упрощенный таможенный коридор» из Турции в Россию проследовало 115,56 тыс. тонн товаров общей стоимостью 101,5 млн долларов, что составило 3% от всего Импорта из Турции в Россию. В первом квартале 2018 года было перемещено 36,31 тыс. тонн товаров стоимостью 25,08 млн долларов (также 3% от всего импорта из Турции). Преимущественно по «Упрощенному таможенному коридору» транспортируются овощи, фрукты, молочные продукты, одежда и обувь.

Итальянская Республика признала важность международного таможенного сотрудничества развития современных форм и методов таможенного контроля при транспортировке грузов в Россию. 26 ноября 2013 г. между ФТС России и Агентством таможи и государственной монополии

Итальянской Республики был подписан Протокол об организации обмена информацией о перемещаемых товарах [40]. Тогда при содействии Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, Российско-итальянской торгово-промышленной палаты до главы ФТС России Андрея Бельянинова были доведены жалобы итальянских бизнесменов и их российских партнеров на проволочки при таможенном оформлении грузов и документов. Проект «Зеленый коридор» предполагался к внедрению в два этапа, длительность каждого составляла 6 месяцев: первый этап – обмен предварительной информацией о товарах, происходящих и перемещаемых из Италии в Россию, второй этап – обмен предварительной информацией о товарах, происходящих и перемещаемых из России в Италию. В информационном обмене на добровольной основе принимают участие российские и итальянские торговые компании, отнесенные к категории низкого риска нарушения таможенного законодательства, т. е. имеющие статус УЭО.

Стороны обмениваются необходимыми данными из таможенных деклараций, используя соответствующие идентификационные номера (номер декларации на товары для российской стороны и MRN (Movement Reference Number) для итальянской стороны). После прохождения таможенных формальностей в стране отправления итальянский экспортер и перевозчик получают документ, содержащий ссылку на номер MRN. Итальянский экспортер заблаговременно направляет российскому контрагенту всю информацию для заполнения предварительной декларации на товары. Российский импортер представляет уполномоченному таможенному органу в России предварительную информацию о товарах с отсылкой на номер MRN. В пункте пропуска через российский участок таможенной границы ЕАЭС перевозчик представляет российскому таможенному органу транзитный товаросопроводительный документ с отсылкой на номер MRN.

В Приложении к протоколу содержится состав информации, которая передается участниками проекта друг другу по запросу. В состав обязательной к передаче информации входят: наименование отправителя, наименование получателя, код условий поставки в соответствии с Международными правилами толкования торговых терминов «Инкотермс», сумма и код валюты инвойса, вид транспортного средства, код и описание товара, вес нетто и брутто, статистическая стоимость.

Заинтересованность в реализации проекта остается высокой как у российского бизнеса, так и у итальянских экспортёров, которые акцентируют внимание на практической стороне проекта для просчета коммерческой эффективности и принятия решения о работе на постоянной основе. Конечно, санкционная политика в отношении России сдерживает темпы реализации

проекта, но итальянские коллеги заверяют, что отгрузки будут продолжаться. В перечень участников «Зеленого коридора» включено 17 итальянских компаний и 21 российская организация. Определены категории товаров из 20 товарных групп ТН ВЭД ЕАЭС, а также 9 российских таможенных органов. Итальянскими компаниями в период с 1 января 2016 по 1 января 2017 года было осуществлено 57 отгрузок товаров. Декларирование товаров, происходящих и экспортируемых из Итальянской Республики и импортируемых в Российскую Федерацию, осуществляется с периодичностью 4-5 раз в месяц. На таможенные операции с учетом предварительного декларирования в среднем уходит 20-25 минут с момента представления товаров таможенному органу. В конце 2016 года создана экспертная группа для оперативного решения проблемных вопросов при реализации проекта. В феврале 2017 года в Москве прошло ее первое заседание, на котором достигнуты договоренности по расширению перечня организаций и российских таможенных органов, включённых в проект «Зелёный коридор».

Российско-индийский проект «Зеленый коридор» начал действовать в апреле 2015 г., когда ФТС России и Главное управление акцизов и таможи Республики Индия согласовали Протокол об организации сотрудничества по обмену предварительной информацией для ускорения торговли и совершения таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых между Российской Федерацией и Республикой Индия [41]. Реализация проекта стала одной из 10 инициатив по сотрудничеству в области торговли, кооперации в сфере железнодорожной инфраструктуры, сельском хозяйстве, урбанизации, развитии местного управления и чистой энергетики, предложенных премьер-министром Индии группе БРИКС. Правительство Индии нацелено на новые приоритетные области для торгового и промышленного сотрудничества с Россией, такие как инженерное оборудование, фармацевтика, драгоценные камни, нефтегазовый сектор, сельское хозяйство, промышленная кооперация. Одно из главных препятствий для реализации этой масштабной задачи — отсутствие удобного транспортного маршрута, поэтому совместный проект «Зеленый коридор» - оптимальная возможность для создания транспортного коридора, где основой взаимодействия администраций станет обмен предварительной таможенной информацией.

Учитывая важность совершенствования и модернизации форм обмена таможенной информацией и форм таможенного контроля, Россия и Индия договорились начать реализацию проекта «Зеленый коридор» на импорт индийских товаров в Россию и на экспорт российских товаров в Индию. Также сторонами согласованы критерии, которым должны соответствовать

экспортеры: добросовестность участника ВЭД (низкий уровень риска), достаточный объем поставок (не менее 50 в год), отсутствие нарушений таможенного законодательства и задолженностей перед бюджетом. Приложением к Протоколу определены перечни обязательных, дополнительных и справочных сведений, предоставляемых российскими и индийскими таможенными службами.

«Упрощенный таможенный коридор» для поставки товаров из Ирана в Российскую Федерацию был открыт 16 мая 2016 г. [42]. Проект позволяет ускорить целый ряд формальностей по таможенному досмотру и оформлению таможенных документов. Для отлаженной работы коридора экспортеру необходимо предварительно информировать таможенную службу в стране отправления о предстоящем пересечении границы грузом и заранее предоставлять точную информацию о таможенной стоимости товаров партии. Руководитель таможенной службы Ирана, представители министерства сельского хозяйства и информационно-коммуникационных технологий, представители иранского бизнеса отметили главное преимущество осуществляемого проекта – ускорение совершения таможенных операций, что, безусловно, способствует наращиванию импорта из Ирана в Россию скоропортящихся продуктов, которые требуют первоочередного порядка таможенного оформления.

Руководители ФТС России и Таможенного директората Налоговой администрации Государства Израиль признали важность международного сотрудничества в совершенствовании таможенных технологий и предотвращении возможных задержек при совершении таможенных операций для содействия законной взаимной торговле и обеспечения безопасности поставок с использованием электронного обмена информацией, что закреплено в Протоколе об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Российской Федерацией и Государством Израиль [43]. Предусмотренный соглашением «Зеленый коридор» является упрощенной системой поставок в Россию продукции, выращенной аграриями Израиля.

Обмен предварительной информацией, в соответствии с положениями протокола, осуществляется в целях сокращения временных издержек при перемещении и помещения под таможенную процедуру товаров и транспортных средств в пунктах пропуска России и Израиля, уменьшения количества коммерческих и таможенных документов, необходимых для таможенного оформления, а также минимизации количества применяемых форм таможенного контроля с большей ориентацией на использование системы управления рисками. Протоколом предусмотрено, что стороны:

- самостоятельно определяют перечни таможенных органов, которые осуществляют предоставление предварительной информации;
- разрабатывают технические условия информационного взаимодействия, коммуникации, обработки и защиты данных;
- информируют о любых несоответствиях между представленной предварительной информацией и фактическими сведениями при ввозе либо вывозе.

В рамках СНГ интерес к проекту по упрощению таможенных процедур проявили Узбекистан, Азербайджан и Таджикистан.

В рамках развития двусторонних отношений между Россией и Узбекистаном продолжается политический диалог, и растет взаимовыгодная экономическая кооперация. Повышается товарооборот, стороны развивают сотрудничество в агропромышленной сфере, текстильной промышленности, сельхозмашиностроении и других отраслях. Активно развивается и региональное сотрудничество. По данным таможенной статистики ФТС России, внешнеторговый оборот между предприятиями Южного Урала и Узбекистана за 9 месяцев 2019 года составил 315 млн долларов США или 8,5% от общего внешнеэкономического товарооборота. При этом 96% оборота составляют экспортные поставки. В целях содействия двусторонней торговле и создания благоприятных условий для участников ВЭД в декабре 2016 года подписано Соглашение между Федеральной таможенной службой РФ и Государственным таможенным комитетом Республики Узбекистан об организации упрощенного порядка осуществления таможенных операций при перемещении товаров и транспортных средств [45]. Процедура содействия торговле получила название «Упрощенный таможенный коридор». При этом деятельность компаний, желающих участвовать в данном проекте, должна иметь минимальный риск нарушения таможенного законодательства. Ввозить и вывозить по «Упрощенному таможенному коридору» можно только товары, определенные Соглашением. К ним относятся: овощи, фрукты и орехи, продукты их переработки, другие пищевые продукты.

«Зеленый коридор» между Россией и Азербайджаном осуществляется с 2017 г. [44], система предусматривает механизм таможенного оформления, позволяющий выпускать товары и транспортные средства на таможенную территорию Азербайджана без их физического досмотра на основании заранее представленной краткой импортной декларации в электронном виде и в соответствии с результатами оценки рисков при осуществлении информационных и регистрационных процедур, определенных таможенным законодательством.

Соглашение об упрощенном таможенном коридоре между таможенными ведомствами Российской Федерации и Республики Таджикистан [60] подписано 17 апреля 2019 г. по итогам официального визита президента Таджикистана Эмомали Рахмона в Москву. Отмечу, что Таджикистан с обретения независимости в 1991 г. стремился к максимальному углублению торговых отношений с Россией, и тому целый ряд объективных причин. С первых дней образования Таможенного союза Душанбе не скрывал интереса к этому альянсу и высказывал намерения вступить в него. Впоследствии, когда объединение перешло в Евразийский экономический союз, власти Таджикистана не утратили к интеграции. Душанбе упорно идет по пути разрушения торговых барьеров с РФ. Россия на протяжении почти уже двух десятков лет является главным торговым партнером Таджикистана. Двусторонний товарооборот между двумя странами за последние годы стабильно составляет порядка 1 млрд. долл. США. Это составляет четверть от общего объема внешней торговли Таджикистана. При этом доля импорта российских товаров Таджикистаном в общем объеме таджикско-российского торгового оборота составляет 95%. Совокупный же товарооборот Таджикистана со странами-членами ЕАЭС в 2018 г. году достиг почти 2 млрд. долл. США. А это уже почти половина от общего объема внешней торговли республики.

2.2 Роль современных информационных и технических новшеств в деле реализации МТИ «Зеленый коридор»

МТИ «Зеленый коридор» - это технология упрощенного совершения таможенных операций за счет информационного обмена между таможенными службами разных государств, участвующих в проекте в рамках международных соглашений. Проект основан на обмене предварительной информацией, контроле торгующих партнеров таможенными службами и взаимном признании их добропорядочности. В разрезе формирования единого евразийского транспортного пространства и реализации транснациональных транспортных проектов «Север – Юг» и «Восток – Запад» концепция «Зеленого коридора» предполагает и инфраструктурную модернизацию основных сухопутных маршрутов для обеспечения увеличивающегося объема транспортных перевозок.

Масштаб евразийского железнодорожного контейнеропотока (прежде всего между Китаем и Европой в целом остается весьма небольшим, несмотря на быстрый рост за последние несколько лет. Принимая во внимание то, что движение контейнерного поезда осуществляется по заранее согласованному графику, пропускные и провозные способности железнодорожной инфраструктуры стран ЕАЭС, Китая и ЕС не оказывали сдерживающего влияния на объемы и интенсивность развития железнодорожных контейнерных перевозок по оси Китай — ЕАЭС — ЕС. Ситуация с пропускными и провозными способностями внутренних железнодорожных сетей по оси КНР — ЕАЭС — ЕС складывается следующим образом:

1) Инфраструктура динамично развивающихся китайских железных дорог полностью обеспечивает перспективные объемы контейнеропотока по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Скоростное движение в западном направлении организовано до города Урумчи. В рамках проекта по развитию Центрального евразийского коридора к 2026 году также предполагается запустить скоростной грузовой транзит на участке Урумчи — Достык.

2) На основных направлениях транспортного коридора Восток — Запад, проходящих по территории России, железнодорожные линии являются двухпутными, полностью электрифицированными и оборудованными автоблокировкой. Продолжается модернизация ответвлений от Транссиба к госгранице с Китаем и Монголией на Забайкальск и Наушки.

3) Контейнерный транзит по территории Беларуси осуществляется преимущественно по участку Осинówka — Орша — Брест, который является двухпутным и электрифицированным. На всем протяжении транспортного коридора по территории Республики Беларусь проложен волоконно-оптический кабель. За 2011–2017 годы в повышение потенциала Белорусской железной дороги инвестировано около 2,5 млрд. долл. США, из которых 700 млн было вложено в развитие маршрутов Шелкового пути. В частности, приобретено 30 современных электровозов, большое внимание уделено электрификации участков основных транспортных коридоров [8].

4) Пропускные и провозные способности железнодорожной инфраструктуры стран ЕС ограничены и не смогут в среднесрочной перспективе осуществить беспрепятственный транзит растущего контейнерного грузопотока. Во многом это обусловлено различиями в технологических и нормативно-правовых аспектах железнодорожных перевозок, применяемых в КНР, ЕАЭС и ЕС.

Как уже было отмечено в главе 1, в силу особенностей географического положения Транссибирская магистраль является основной транспортной артерией в евроазиатском направлении «Восток – Запад», пересекая по суше

территорию России, обеспечивает выход на востоке на сеть железных дорог Китая, а на западе – через российские порты и пограничные переходы – в Европейские страны. Транссиб сохраняет территориальную целостность страны. Историческая роль этой магистрали состоит в объединении российских регионов. И до сих пор это – стратегическая магистраль, которая является одной из несущих опор российской государственности. Слабым местом магистрали всегда являлась ее низкая пропускная способность. Именно это стало одной из причин поражения в русско-японской войне: через Транссиб можно было провести только три воинских эшелона в сутки. До сих пор проблема модернизации этой дороги, повышения ее пропускной способности, скорости и безопасности транспортировки полностью не решена. А ведь без этого невозможно развивать транспортные связи между европейскими государствами и АТР.

Основная проблема низкой востребованности МТК «Запад-Восток» состоит в неспособности сделать континентальные перевозки привлекательными. Себестоимость перевозок по Транссибирской магистрали из портов Южной Кореи, Японии и Юго-Восточного Китая пока экономически невыгодны. Себестоимость движения грузов по МТК «Запад-Восток» превышает расходы на доставку грузов из стран АТР в ЕС морем. В среднем транспортировка грузов морским путем обходится в два раза дешевле, чем по Транссибу. Следовательно, для успешной реализации евразийских транспортных проектов и опосредствующих их программ по экономическому и таможенному взаимодействию (например, «Зеленый коридор») необходимо создание мощной транспортной платформы через стратегическое объединение ведущих железнодорожных контейнерных операторов, логистической инфраструктуры, грузовых терминалов и предложение комплексной транспортно-логистической услуги по принципу «одного окна».

В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [62] реализован комплекс мероприятий по электрификации направлений Транссибирской магистрали, строительству и реконструкции мостов, тоннелей, крупных сортировочных и припортовых станций. Общая потребность в инвестициях на первом этапе модернизации железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона составляет порядка 562 млрд рублей. Реализация запланированных мероприятий позволит обеспечить перевозку дополнительно 55 млн т грузов [68].

Однако наиболее трудноустраняемым препятствием на пути создания общеконтинентальных железнодорожных сетей являются различные стандарты железнодорожной колеи (т.е. то есть расстояние между внутренними гранями головки рельса) и различия в технических стандартах железных дорог.

Железнодорожная колея в России и Европе разная. Это объясняется различными причинами – историческими и стратегическими.

Самая популярная колея во мире - так называемая степенсоновская колея, её ширина составляет 1435 мм. Своё название она получила по имени английского изобретателя железных дорог Джорджа Стефенсона, который изобрёл первую пассажирскую железнодорожную линию направления Ливерпуль - Манчестер). Эта европейская колея используется на железных дорогах Северной Америки, Китая и большинства стран Европы. Это примерно 75 % железных дорог на земном шаре.

Железнодорожная колея в РФ отличается от европейской. Её ширина составляет 1520 мм (принята с 70-х годов 20 в.). Такой стандарт ширины используется на всех железных дорогах, метрополитенах и трамвайных линиях РФ и большинства стран СНГ, а также Финляндии, Монголии, что составляет примерно 11% железных дорог мира. Согласно исследованиям в области военной логистики, данная величина ширины колеи оказалась наиболее оптимальной: она позволяет увеличить стабильность путей при эксплуатации грузовых локомотивов, поездов, уменьшается износ рельсов и колёсных пар (до 94 %), повышается скорость движения, при этом не требуется модернизация подвижного состава.

Изначально ширина Российской колеи составляла 1524 мм и впервые использовалась при постройке Николаевской железной дороги в середине XX века. Существуют два основных предположения о том, почему был принят именно такой стандарт ширины: 1) русские инженеры переняли американский опыт в ходе сотрудничества с консультантами из США (в то время такая ширина колеи была популярна в южных штатах); 2) военный аспект: другая ширина колеи затруднила бы транспортировку военного обеспечения войскам противника из Европы в Россию.

На современном этапе развития инфраструктуры железнодорожных путей разная ширина колеи не препятствует пассажирским и грузовым перевозкам. При пересечении границы поезда переставляют на новые колёсные пары, которые соответствуют установленной ширине колеи (1435 мм или 1520 мм). Однако смена колесных пар требует значительных временных и трудовых затрат, что ведет к увеличению времени транзитно перевозки. Соответственно, трансконтинентальный железнодорожный маршрут для контейнерного поезда, связывающий, например, финский транспортный узел Коуволла и терминал китайского Чжэнчжоу, недостаточно рентабелен.

Для реализации концепции «бесшовного транзита» был инициирован проект «Широкая колея» – создание единого непрерывного железнодорожного транспортного коридора с Дальнего Востока России. В проекте участвуют

Украина, Россия, Словакия и Австрия. Реализация проекта позволит оперативно, без перегрузки в вагоны с колеи другой ширины доставлять грузы из АТР по территории Украины в центр Европы. Если с помощью морского транспорта грузы с Дальнего Востока России и территории Китая в центр Европы в настоящее время доставляются больше двух месяцев, то благодаря проекту «Широкая колея» это можно будет сделать за две недели [55]. Инициатива поддерживается Организацией сотрудничества железных дорог, железнодорожные связи между странами-участницами которой большой протяженностью маршрутов (порядка 8000 – 10000 км).

Еще одним технологическим барьером, на нейтрализацию которого и направлена таможенная инициатива «Зеленый коридор», при осуществлении международных железнодорожных перевозок по оси КНР – ЕАЭС – ЕС являются пограничные и таможенные досмотровые операции. Странами ЕАЭС проводится последовательная политика по унификации таможенных и пограничных правил и документации, совершенствуются регламенты с целью сокращения времени, необходимого на выполнение пограничных и таможенных досмотровых операций. Политика предусматривает автоматизацию всех таможенных систем, переход на электронное декларирование (отказ от бумажных носителей, при таможенном декларировании будет требоваться лишь таможенная декларация в электронном виде, другие документы — только в крайнем случае), использование механизма «единого окна».

Принципиально важным моментом является осуществление таможенного контроля на внешней границе стран ЕАЭС и последующее безостановочное пересечение грузами внутренних границ стран Союза — без проведения дополнительных таможенных операций. Таким образом, транзитные контейнерные поезда, следующие по наиболее интенсивному трансконтинентальному маршруту Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — Польша, проходят таможенный пограничный контроль только на границах Казахстан — Китай и Беларусь — Польша (при условии предварительного уведомления железнодорожным перевозчиком и отсутствия обстоятельств, требующих дополнительной проверки) [8].

Мировая практика показывает, что в последнее время активно развивается «информационно-телекоммуникационная система, обеспечивающая навигационное, телекоммуникационное обеспечение управления движением и безопасность транспортных средств...» [3]. В Институте проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук (ИПТ РАН) активно работают над разработкой интеллектуальной мультимодальной транспортной системы России и ее интеграции в

международные транспортные коридоры, проходящие по территории РФ. В настоящее время перед странами ЕАЭС встают задачи формирования современной инновационной инфраструктуры, создания условий для реализации транзитного потенциала, развития международных транспортных коридоров, внедрения в транспортную сферу «цифровой среды» (с использованием передовых IT-технологий).

Новый шаг в деле развития таможенного информационного сотрудничества связан с принятием Советом таможенного сотрудничества (Всемирной таможенной организацией) в июне 2005 г. рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли, в которых можно особо выделить задачу по укреплению сотрудничества между таможенными администрациями с целью расширить их возможности по обнаружению отправок повышенного риска, а также усилению взаимодействия таможенных структур и предпринимательского сообщества. Устранение или минимизация информационных издержек необходимы для запуска проекта «Зеленый коридор», так как глобальное таможенное взаимодействие обуславливает формирование всемирной сети обмена информацией, доступной различным таможенным органам с высокой степенью интегративности.

Структуру работы проекта «Зеленый коридор», на примере российско-китайского взаимодействия, можно представить следующим образом:

- участник внешнеэкономической деятельности из Китая должен направить сведения об экспортируемых товарах в соответствующее таможенное управление;
- Главное таможенное управление КНР передает полученную информацию в электронном виде в центральную базу данных Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов РФ;
- если представляемая информация корректна и был успешно пройден форматно – логический контроль, то ей автоматически присваивается идентификационный номер предварительной информации;
- далее этот номер обратно отправляется в Главное таможенное управление
- и доводится до сведения участника внешнеэкономической деятельности;
- экспортер направляет полученный номер совместно комплектом таможенных, товаросопроводительных и коммерческих документов перевозчику;
- все таможенные операции в отношении товаров и перевозящих их транспортных средств осуществляются в приоритетном порядке в месте прибытия груза, таможенный транзит при этом осуществляется в установленном порядке;

- если по результатам проведения таможенного контроля установлено, что заявленные в декларации на товары сведения соответствуют информации, полученной в рамках представления данных из тридцати полей декларации, не обнаружены основания для проведения дополнительных проверок, то принимается решение о выпуске товара;
- после прибытия транспортного средства с товаром в пограничную таможенную службу сотруднику лишь остается с помощью электронного устройства считать нанесенный в стране отправления штрих код на документе перевозчика;
- средние временные затраты на проведение таможенных процедур перевозчика, следующего через границу по «Зеленому коридору», в пункте пропуска составляет не более 10–15 минут.

Представленная структура обмена таможенной и коммерческой информацией предполагает интеграцию информационных систем и баз данных таможенных служб участников проекта, в частности необходимо обеспечить функциональную совместимость систем подачи предварительной информации субъектами хозяйствования, национальных систем управления рисками, а также оснащение потока передачи таможенной информации по маршруту следования груза в разрезе концепции «бесшовный транзит». Более подробно данные аспекты будут рассмотрены в главе 3.

В вопросе технического обеспечения таможенной инициативы российская сторона выступила инициатором внедрения электронных навигационных пломб. Данный шаг, по мнению российских специалистов, должен стать основой для формирования цифрового транспортного международного «Зеленого коридора» через территорию России. Для железнодорожных перевозок система электронного пломбирования внедрена с 1 июля 2018 года. Устройства, использующие технологию ГЛОНАСС, обеспечивают передачу информации о сохранности пломбы в единую систему. С помощью пломбы грузоотправители могут отслеживать в онлайн-режиме маршрут движения грузов и контролировать их сохранность. Таможенники используют сведения из системы электронного пломбирования для минимизации проверок и упрощения документооборота за счет предварительного информирования.

2.3 Перспективы участия Республики Беларусь в МТИ «Зеленый коридор»

Уникальное и поистине выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности — Европейским союзом, Российской Федерацией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона — предопределяет роль нашей страны как ключевого связующего звена в создании новой системы транспортных связей на Евразийском континенте, ориентированной на взаимовыгодное сотрудничество. Проходящие по территории Беларуси два международных транспортных коридора (под номерами II (Запад — Восток) и IX (Север— Юг) с ответвлением IХВ), а также формирование общей границы стран Таможенного союза ЕАЭС предопределяют повышение транзитного потенциала страны и создают возможности для роста экспорта транспортных услуг.

Расположение республики в центре Евразийского континента обеспечить беспрепятственное движение грузопотоков по основным транспортным коридорам, проходящим через Беларусь. Это хорошо понимают органы государственного управления республики, а также органы управления ЕАЭС.

Проблемы развития транзитного потенциала и логистики в стране исследовали белорусские ученые-экономисты Р. Б. Ивуть, И. А. Еловой, Т. Р. Кисель, А. А. Косовский, П. Г. Никитенко и др.

В настоящее время завершилась реализация Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы [49]. Одним из основных индикаторов текущего уровня реализации транзитного потенциала республики является динамика общих доходов от транзита всеми видами транспорта по ее территории.

На долю транзитных перевозок, осуществляемых железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию РБ, приходится 87% транзитных грузов (без учета транспортировок магистральным трубопроводным транспортом).

Среди всех видов транспорта, используемых при осуществлении транзита грузов по территории республики, наибольшую структурную долю в общем объеме транзитных доходов — 31,7 % (по данным 2019 г.) — составляют поступления от услуг железнодорожного транспорта. По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь за 2017 – 2020 гг., общий годовой объем транзитных перевозок грузов по железной дороге через территорию Беларуси в 2020 г. составил 36,4 млн. т, уменьшившись на 7 %

к уровню 2019 г. Безусловно, сказало влияние глобальной вспышки коронавируса (COVID-19) на объем грузоперевозок. Однако в некоторой степени увеличились объемы железнодорожных перевозок транзитных грузов из Литвы, Эстонии, Казахстана, Польши, Чехии.

Важной задачей в рамках транзитной деятельности Белорусской железной дороги выступает контейнеризация международных грузовых перевозок и их организация в рамках ускоренных контейнерных поездов. Сегодня по железной дороге республики регулярно курсируют более 10 контейнерных поездов.

Важным показателем реализации транзитного потенциала Беларуси является объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории страны. В 2013 г. его значение по организациям республики, осуществляющим логистическую и транспортно-экспедиционную деятельность, составило 41,0 млрд руб. (или 3,74% общего объема оказанных услуг), в т. ч. по логистическим центрам — 40,8 млрд руб. (или 4,57% объема их услуг) [64]. При этом логистические центры и операторы Беларуси в анализируемом году обработали около 11% грузов, следующих транзитом через территорию страны.

ЕАЭС, государством-членом которого и является Республика Беларусь, находится на пересечении транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг, что создает потенциальные возможности увеличения объемов сухопутных транзитных перевозок по территории ЕАЭС по маршруту Китай – ЕАЭС – ЕС, обеспечивая высокую скорость доставки грузов, беспрепятственность движения с точки зрения таможенных формальностей (на что и направлена реализация таможенной инициативы «Зеленый коридор», а также возможности осуществления мультимодальных перевозок. Это способствует увеличению объемов экспорта транспортных услуг, что важно для всех стран ЕАЭС, в том числе и Беларуси. Приоритетным является развитие скоростного железнодорожного сообщения с учетом постоянно возрастающего объема перевозок между КНР и ЕС.

Инициированный Китаем в 2013 г. Экономический пояс Шелкового пути – это, безусловно, перспективный долгосрочный геополитический проект, актуальность которого на сегодняшний день обусловлена необходимостью расширения торгово-экономических горизонтов, поиска новых рынков сбыта продукции и привлечения инвестиций. Идея проекта ЭППИ заключается в том, чтобы связать Китай с Европой через страны Центральной Азии и ЕАЭС, при этом для стран-участниц не существует строгих рамок или конечных целей, важнее глобальная идея особого экономического и политического партнерства, достижению которой способствуют развитие транзитно-транспортной системы, ликвидация торговых и инвестиционных барьеров. Беларусь, по мнению Цуй

Цимины, Чрезвычайного и Полномочного Посола Китайской Народной Республики в Республике Беларусь, «является важным узлом в Европе для Экономического пояса Шелкового пути. Она обладает уникальным географическим преимуществом и чрезвычайно удобными экономическими и культурными условиями, будучи ключевой страной в Восточной Европе, находясь на стыке Европейского союза и Евразийского экономического союза, привлекает своей социально-политической стабильностью, развитой транспортной инфраструктурой, высоким уровнем образования и профессиональными ресурсами» [35].

Участие Беларуси в такого рода проекте полностью соответствует принятой концепции многовекторной международной экономической политики, диверсифицируя рынки сбыта, капитала и других производственных ресурсов [35]. Эксперт Ананьева В. А. считает, что с увеличением грузооборота между государствами ЕАЭС, Китаем и Европейским союзом и, как следствие, увеличением экспорта комплексных логистических и таможенных услуг, можно достигнуть сокращения транзакционных издержек участников внешней торговли. Такой результат может быть достигнут и путем создания организованной структуры в пунктах пропуска (т.е. предусмотреть, что все виды государственного контроля – пограничный, таможенный, транспортный, ветеринарный, санитарный – будут осуществляться одной службой). Республика Беларусь уже принимает меры по реализации данной концепции.

Значимое место в процессе сопряжения ЕАЭС и проекта «Один пояс – один путь» может занять индустриальный парк «Великий камень». Парк имеет выгодное местоположение, находится в зоне крупных автомобильных, железнодорожных и воздушных транспортных коридоров, что создает условия для мультимодальных перевозок. Парку предоставлен статус особой экономической зоны со специальным правовым режимом на срок 50 лет. Резиденты парка могут пользоваться рядом льгот: доходы физических лиц облагаются налогом в размере 9 %, резиденты парка – малые и средние предприятия, которые создают инновационный продукт, полностью освобождаются от уплаты налога на землю, имущество и прибыль [72].

На территории парка создается крупный региональный логистический хаб для обслуживания транзита и дистрибуции товарных контейнеров, следующих из Китая в различные страны ЕС, а также товаров, поступающих из данной страны другими видами транспорта. В планах Координационного совета по транссибирским перевозкам (Швейцария) разместить в Беларуси свой проектный офис для разработки федеративной цифровой платформы с целью обслуживания трансконтинентальных транспортных коридоров между Азией и Европой [72].

Возвращаясь к теме масштаба евразийского железнодорожного контейнеропотока и развития железнодорожной инфраструктуры коридора «Восток – Запад», отмечу, что контейнерный транзит по территории Беларуси (в разрезе направления КНР – ЕАЭС – ЕС) осуществляется преимущественно по участку Осиновка — Орша — Брест, который является двухпутным и электрифицированным. На всем протяжении транспортного коридора по территории Республики Беларусь проложен волоконно-оптический кабель. Осуществляется модернизация устройств СЦБ и связи для организации скоростного движения. По данным Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития, за 2011–2017 годы в повышение потенциала Белорусской железной дороги инвестировано около 2,5 млрд. долл. США, из которых 700 млн. долл. США было вложено в развитие маршрутов Шелкового пути. В частности, приобретено 30 современных электровозов, большое внимание уделено электрификации участков основных транспортных коридоров [8].

В настоящее время самым критичным моментом в развитии транзитного контейнеропотока Китай — ЕС являются недостаточные перерабатывающие мощности пунктов пропуска на белорусско-польской границе. Наиболее интенсивен трафик контейнерных поездов в погранпереходе Брест (Беларусь) — Малашевиче (Польша), так как через него проходят практически все маршруты, связывающие Китай и ЕС. По данным Белорусской железной дороги, ежедневно по Беларуси проходит в среднем восемь контейнерных поездов в сообщении КНР — Европа — КНР.

При текущем состоянии инфраструктуры, локомотивного и вагонного парков польской стороны существенный рост контейнеропотока через переход Брест — Малашевиче не представляется возможным. Уже сейчас вместо согласованных 14 составов в сутки польская сторона принимает всего 9–10. Инфраструктурные ограничения в Польше приводят к тому, что на пограничном переходе Брест — Малашевиче простаивает до 3,5 тыс. вагонов [8]. Данный погранпереход также вызывает серьезную озабоченность у крупных китайских грузоотправителей, например, представителей компании Hewlett-Packard (HP). По словам представителей HP, поезда компании на маршруте Чунцин — Дуйсбург простаивают по два-три дня. При этом поезда, следующие из других китайских городов, могут простаивать на маршруте пять-шесть дней. Такого рода задержки неблагоприятно сказываются на конкурентоспособности маршрута, который должен обеспечивать грузовладельцам значительную экономию времени доставки по сравнению с морским транспортом

Польша ожидает, что после завершения модернизации инфраструктуры польских железных дорог для обеспечения грузового транзита на белорусско-польской границе будут действовать все пять имеющихся железнодорожных переходов с более высокими перерабатывающими мощностями, которые могут снизить остроту текущей ситуации с обработкой контейнерных поездов.

Беларусь, в свою очередь, активно реализует инвестиционный проект по модернизации станции Брест-Северный, что позволит повысить среднесуточную перерабатывающую мощность станции, сократить время на обработку и ускорить пропуск. Также развивается инфраструктура станций Брузги (пограничный переход Брузги — Кузница Белостокская) и Свислочь (пограничный переход). Данная работа направлена на повышение перерабатывающей мощности грузовых терминалов для обработки и пропуска возрастающих грузопотоков в направлениях Запад — Восток.

Как уже отмечалось ранее, в векторе КНР – ЕАЭС – ЕС Беларусь является центральным связующим звеном. Следовательно, основной задачей таможенных служб государств, участвующих в реализации масштабных трансграничных транспортных и логистических проектов на евразийском континенте, должно стать укрепление сотрудничества с целью расширить их возможности по обнаружению отправок повышенного риска, а также усилению взаимодействия таможенных структур и предпринимательского сообщества. Таможенные администрации стран АТР, государств-членов ЕАЭС, государств СНГ и стран ЕС должны сконцентрировать свои усилия по совместной работе в следующих направлениях:

- 1) предварительный и бесперебойный обмен данными в электронном виде между странами-экспортерами и импортерами. Это требуется для того, чтобы таможня отработала поставку по системе управления рисками, после чего стало бы возможным принятие решения о типе таможенного контроля в отношении перемещаемого груза;
- 2) поддержание современного уровня системы информационного обмена при использовании последних достижений компьютерных технологий;
- 3) обеспечение безопасности грузоперевозок.

Важным условием роста грузооборота на территории Беларуси как государства-члена ЕАЭС может стать совершенствование системы таможенного регулирования, включая концепцию упрощения таможенных формальностей.

14 октября 2010 года Палатой представителей Национального собрания Республики Беларусь принят проект Закона Республики Беларусь «О присоединении Республики Беларусь к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур». Конвенция была

подписана 18 мая 1973 года в г. Киото в целях упрощения таможенных процедур для ускорения внешнеторгового оборота, содействия международной торговле и снятия необоснованных административных барьеров. основополагающими принципами Конвенции являются применение новых технологий, внедрение современных форм таможенного контроля, готовность и желание к партнерству коммерческого сектора с таможенными органами на взаимовыгодных условиях.

Присоединение Республики Беларусь к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур позволит инкорпорировать в законодательную базу Республики Беларусь основные принципы таможенного регулирования Всемирной таможенной организации, предусматривающие предсказуемость, последовательность и открытость применения таможенных правил и процедур, доступность информации относительно законов, нормативных правовых актов по таможенному делу, применение таких современных методов работы, как контроль на основе управления рисками, аудит, информационные технологии, внедрение международных стандартов. Это явится дополнительным ресурсом для развития внешней торговли, международных грузоперевозок и транзитных возможностей Республики Беларусь.

Возвращаясь к возможности реализации инициативы «Зеленый коридор» на основе двусторонних соглашений между Беларусью и иностранным государством, можно сказать, что основной компонент проекта – предварительное информирование таможенных органов – уже реализуется в республике с 17 июня 2012 г. как обязательная процедура предоставления сведений о товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию ЕАЭС. Для товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, действует Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 сентября 2013 г. № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» [51]. Соответственно, для нашей страны технология не нова. В таможенных органах РБ функционирует автоматизированная система предварительного информирования.

Технология предварительного информирования обеспечивает автоматизацию процессов таможенного оформления и контроля, с созданием механизма поддержки принятия решений должностными лицами таможенных органов. Одним из главных преимуществ предварительного информирования является сокращение времени нахождения товаров и транспортных средств в пункте пропуска. Помимо сокращения временных издержек, предварительная

информация дает возможность таможенному инспектору еще до его прибытия понять, какие необходимо принять меры по минимизации рисков. То есть он имеет возможность оптимизировать таможенные процедуры путем активного использования предварительной информации при многофакторном анализе прибывающих товарных партий.

Второй не менее важный элемент таможенной инициативы «Зеленый коридор» - выборочное применение либо неприменение форм таможенного контроля к субъектам ВЭД, осуществляющим поставку в рамках коридора. В Беларуси, как и во всех государствах-членах ЕАЭС, при выборе объектов и форм таможенного контроля используется система управления рисками. Это инновационная таможенная технология, которая в корне изменила «философию» таможенного контроля. Основные составляющие системы: 1) получение и подготовка информации для целей выборочного контроля, непосредственное его проведение на основе профилей риска; 2) оценка полученных результатов и совершенствование системы, исходя из поставленных задач эффективного учета, полноты сбора таможенных платежей. При этом таможенные процедуры не являются и не воспринимаются субъектами ВЭД как барьер для торговли, инвестирования, конкуренции.

По оси КНР – ЕАЭС – ЕС обеспечение безопасной поставки товаров, взаимодействие на региональном уровне таможенных администраций, взаимное признание результатов таможенного контроля, обмен данными таможенной статистики, совершенствование таможенного администрирования и упрощение процедур торговли для участников ВЭД – приоритетные направления дальнейшего сотрудничества между ЕАЭС и КНР.

Член Коллегии (министр) по таможенному сотрудничеству Евразийской экономической комиссии Мукай Кадыркулов и руководитель ГТУ КНР Юй Гуанчжоу обсудили проект Соглашения об электронном обмене информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых из стран ЕАЭС в КНР и из Китая на таможенную территорию Союза. Встреча прошла в 2018 г. в Пекине в рамках Первой международной трансграничной конференции по электронной торговле, организованной Всемирной таможенной организацией и Таможенной службой Китая [12]. Кроме того, рассмотрены организационно-технические и процедурные аспекты взаимодействия между КНР и ЕАЭС в таможенной сфере, инициатива «Один пояс и один путь» на пространстве ЕАЭС, вопросы совершенствования таможенного администрирования и упрощения процедур торговли.

Соответственно, с этого момента таможенная инициатива «Зеленый коридор» перестает быть сугубо российско-китайским проектом. Активный рост объемов взаимной торговли между странами ЕАЭС и Китаем, а также

транзит китайских товаров в ЕС, в том числе через территорию Беларуси, влечет острую необходимость в информационном обмене между таможенными администрациями стран ЕАЭС и КНР. Инновационная технология позволит более тщательно отслеживать товарные потоки, пересекающие таможенные границы Союза, создать условия для полномасштабного контроля за импортом китайской продукции в страны ЕАЭС, а также их транзитом через единую таможенную территорию Союза. Информационное взаимодействие будет способствовать выявлению так называемых «серых» схем поставок и, как следствие, снижению объемов некачественного импорта, что, в свою очередь, окажет благотворное влияние на общую экономическую ситуацию государств-членов Союза. Проект соглашения сейчас проходит длительное внутригосударственное согласование в странах ЕАЭС и Китае.

Однако КНР является не единственной страной, проявившей интерес к технологии упрощения процедур торговли в отношениях с Беларусью. Отношения Республики Беларусь и Исламской Республики Иран на уровень стратегического партнерства в контексте МТК «Север-Юг»

Важным форматом развития сотрудничества является Совместная белорусско-иранская комиссия по экономическому сотрудничеству, 14-е заседание которой состоялось 22-23 января 2018 года. По итогам были подписаны Дорожная карта развития сотрудничества между Республикой Беларусь и Исламской Республикой Иран на 2018-2020 годы и ряд торгово-экономических соглашений 27 октября 2019 г. вступило в силу Временное соглашение, ведущее к образованию зоны свободной торговли между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран [9], срок действия которого составляет 3 года. Временным соглашением предусмотрено, что ввозные таможенные пошлины в торговле между странами ЕАЭС и Ираном снижаются или устраняются по ограниченному охвату товаров, а не по всей товарной номенклатуре.

4 декабря 2019 г. таможенные ведомства Беларуси и Ирана подписали соглашение о системе содействия взаимной торговле, предусматривающее обмен информацией о перемещении товаров и транспортных средств в соответствии с техническими условиями обмена информацией, что и предполагает участие Республики Беларусь в МТИ «Зеленый коридор». Иран и Беларусь в рамках этого соглашения предоставляются участникам стандартные преимущества (как и в протоколе о реализации российско-иранского «Упрощенного таможенного коридора», а именно: 1) приоритетный порядок таможенного оформления в пунктах пропуска в соответствии с национальными законодательствами государств; 2) упрощение таможенных формальностей, где это возможно, включая выделение отдельных полос в целях сокращения

времени оформления; 3) неприменение таможенного досмотра в пунктах пропуска, за исключением случаев выявления риска нарушения таможенного законодательства.

Можно сформулировать вывод о том, что проект «Зеленый коридор» («Упрощенный таможенный коридор») имеет довольно широкую географию распространения. Наибольший интерес к нему проявили государства ЕС Финляндия, Швеция, Италия и восточноазиатская Китайская Народная Республика. С развитием системы содействия торговле Протоколы об организации обмена предварительной информацией о перемещаемых грузах и транспортных средствах были подписаны между ФТС России и таможенными службами Турции, Ирана, Израиля, а также таможенными администрациями стран СНГ – Узбекистана, Азербайджана и Таджикистана.

Для увеличения пропускной способности сухопутных транспортных коридоров по оси КНР — ЕАЭС — ЕС и повышения их конкурентоспособности по сравнению с морскими маршрутами не требуются мегапроекты, необходима точечная расшивка «узких» мест транспортной инфраструктуры, требующая ограниченных капиталовложений, а именно: строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификация участков железной дороги, обновление и модернизация тяговой силы, специализированный подвижной состав и инфраструктура пограничных переходов и т.п. Вместе с транспортной сетью необходимо развивать и современные информационные коммуникации, способные создать «цифровое» обеспечение «бесшовного транзита», предусмотренного таможенной инициативой «Зеленый коридор».

Выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности ЕС, РФ и АТР предопределяет роль нашей страны как ключевого связующего звена в создании новой системы транспортных связей на Евразийском континенте, ориентированной на взаимовыгодное сотрудничество. Инициированный Китаем в 2013 г. ЭПШП позволяет Беларуси увеличить экспорт комплексных логистических и таможенных услуг при достижении сокращения транзакционных издержек участников внешней торговли. Основной компонент МТИ «Зеленый коридор» предварительное информирование таможенных органов уже реализуется в республике с 17 июня 2012 г. как обязательная процедура предоставления сведений о товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию ЕАЭС. Вторым элементом - выборочное применение либо неприменение форм таможенного контроля к субъектам ВЭД,

осуществляющим поставку в рамках коридора, - в Беларуси, как и во всех государствах-членах ЕАЭС, внедрен при выборе объектов и форм таможенного контроля, т.к. используется система управления рисками. Транзит китайских товаров в ЕС через территорию Беларуси влечет острую необходимость в информационном обмене между таможенными администрациями стран ЕАЭС и КНР. Таможенные органы Беларуси и Ирана подписали соглашение о системе содействия взаимной торговле, предусматривающее обмен информацией о перемещении товаров и транспортных средств в соответствии с техническими условиями обмена информацией, что и предполагает участие Республики Беларусь в МТИ «Зеленый коридор».

ГЛАВА 3

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ НА ПУТИ СОЗДАНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСНАЦИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

3.1 Проблемы мониторинга транзитных перевозок в рамках МТИ «Зеленый коридор»

География транспортных потоков в рамках формирования единого трансконтинентального евроазиатского сухопутного коридора весьма обширна. К МТИ «Зеленый коридор» по упрощению таможенных процедур и обеспечению информационного обмена уже присоединились Россия, КНР, Финляндия, Италия, Турция, Индия, Иран, Израиль, Узбекистан, Азербайджан, Таджикистан. Помимо ускорения совершения таможенных операций и укрепления взаимодействия в таможенной сфере на основе двусторонних соглашений, государства-участники международного проекта считают необходимым и приоритетным направлением сотрудничества перманентное совершенствование обеспечения безопасности единой транзитной системы, которая предполагает мониторинг груза на пути его следования в пункт назначения.

Эксперты Тихоокеанского государственного университета выделяют следующие основные проблемы транзитных перевозок через РФ: 1) высокие тарифы на перевозку контейнеров; 2) низкий уровень информационного обеспечения и поддержки грузоотправителей; 3) недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры (в том числе и Транссиба); 4) отсутствие координации в погрузочно-разгрузочной деятельности железнодорожников и портовых рабочих; 5) отсутствие эффективной системы государственной поддержки развития транзита и должного правового обеспечения международной перевозочной деятельности [16].

Важно отметить, что цифровые электронные технологии контроля транспортировки требуют полномасштабного внедрения на всех этапах движения грузов от отправителя до получателя. Например, на автомобильном транспорте предстоит реализация важных направлений (в большей степени административного и технического регулирования), таких как:

- согласование требований, предъявляемых к автомобильным дорогам, планируемым для включения в перечень евразийских транспортных коридоров;
- согласование перечня автомобильных дорог и маршрутов, планируемых для включения в перечень евразийских транспортных коридоров;
- совершенствование механизма контроля за въездом (выездом) автотранспортных средств на территории (с территориями) государств — членов ЕАЭС (в том числе по евразийским МТК) в части допустимых весогабаритных параметров;
- внедрение согласованного механизма контроля за перемещением крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств по автодорогам стран ЕАЭС;
- подписание международного договора о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров;
- обеспечение синхронизации процедур оформления и выдачи спецразрешений на прохождение тяжеловесных и / или крупногабаритных ТС при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских МТК;
- обеспечение синхронизации процедур оформления и выдачи специальных разрешений на перевозку опасных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров.

Использование информационных технологий обеспечивает улучшение качества предоставляемых услуг по перевозке и транспортному сервису. Опыт показывает, что для привлечения грузов на Транссибирский маршрут не менее важную роль, чем уровень тарифа, играет высокое качество сервиса. Регулярность доставки грузов к месту назначения (особенно к многочисленным промышленным предприятиям Германии, Японии, Южной Кореи и Китая на территории России и в странах Восточной Европы) имеет решающее значение для привлечения грузов на Транссибирский маршрут [16]. Китайские грузовладельцы и экспедиторы утверждают, что при условии обеспечения регулярности доставки грузов к месту назначения и их сохранности, а также при обязательном соблюдении согласованных сроков они готовы отправлять грузы по Транссибу, даже если тарифные ставки будут несколько выше фрахтовых ставок океанских судоходных компаний.

В настоящее время на Транссибе успешно используются современные информационные технологии, обеспечивающие полный контроль за следованием поездов и информирование клиентов в режиме реального времени о месте нахождения и следовании по всему маршруту, прибытии контейнера или груза в любой пункт России. Создана Международная некоммерческая транспортная ассоциация «Координационный совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП), основными целями которой являются:

- привлечение транзитных и внешнеторговых грузов на Транссибирский маршрут;
- координация деятельности участников грузовых перевозок по Транссибирскому маршруту в международном сообщении для обеспечения высококачественной доставки грузов и развития экономических отношений между странами Юго-Восточной Азии, Дальнего и Ближнего Востока, Средней Азии и Европы с использованием инфраструктуры российских железных дорог.

Основным административно-правовым препятствием на пути увеличения грузооборота между КНР, странами ЕАЭС и ЕС являются различия в системе транспортного права. В странах Европы оно регулируется положениями Договора о международном железнодорожном транспорте (далее - КОТИФ/COTIF). В странах СНГ, Балтии, а также в Албании, Иране, КНР, КНДР, Вьетнаме, Монголии, Венгрии и Словакии руководствуются Договором о международном грузовом сообщении (далее - СМГС) [59].

СМГС и КОТИФ регулируют одни и те же вопросы транспортных перевозок, однако подход к их решению в данных соглашениях принципиально разный. Это касается положений об ответственности и компенсации при частичной утере груза, а также о превышении сроков доставки. Расхождения заметно усилились после принятия новой редакции КОТИФ в 1999 году (так называемый Вильнюсский протокол от 3 июля 1999 года [48]). В качестве примера следует назвать обязанность по совершению перевозки и обязанность выставления тарифа, которые имеются в СМГС. Новая редакция КОТИФ не допускает наличия различных договорных моделей.

Таким образом, прием и отправка грузов на всем пути следования между странами, руководствующимися правом КОТИФ, и странами, в которых регулирование осуществляется правом СМГС, невозможны как с транспортно-правовой точки зрения, так и с позиций выполнения таможенных требований [8]. Поскольку унифицировать правовые нормы пока не представляется возможным, на совместных совещаниях представителей Центрального (Европейского) института транспорта и Организации сотрудничества железных дорог было принято решение о создании перевозочного документа, который

признавался бы всеми заинтересованными сторонами и содержал в себе все необходимые данные как для КОТИФ, так и для СМГС.

Кроме того, Международный комитет железнодорожного транспорта совместно с Организацией сотрудничества железных дорог более 10 лет назад разработали унифицированную накладную ЦИМ/СМГС, которая также признана в качестве таможенного документа. Накладная ЦИМ/СМГС является подтверждением заключения договоров перевозки по Единым правовым предписаниям к Договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) и по Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) в сообщении между государствами, применяющими ЦИМ и СМГС. С 1 сентября 2006 года она используется при трансграничных грузовых железнодорожных перевозках и доступна в электронном виде, что особенно важно в связи с требованием ЕС о предварительном информировании.

Применение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС при перевозках в сообщении Китай — страны Европы позволяет сократить сроки доставки грузов железнодорожным транспортом и облегчить процедуры при пересечении границ благодаря тому, что переоформлять перевозочные документы с одного транспортного права на другое нет необходимости.

Главными преимуществами использования унифицированной накладной ЦИМ/СМГС являются:

- уменьшение времени простоя на пограничных переходах;
- сокращение стоимости перевозки на сумму, необходимую для переоформления документов;
- значительное упрощение таможенных процедур, так как единая накладная ЦИМ/СМГС признается в качестве транзитного таможенного и банковского документа, а также как документ для комбинированных перевозок (для отправки маршрутных поездов, групп вагонов, отдельных вагонов и контейнеров).

Государственная администрация железных дорог КНР заявила о начале с 1 мая 2017 года оформления всех трансконтинентальных контейнерных перевозок по накладной ЦИМ/СМГС. По накладной ЦИМ/СМГС следуют все контейнерные поезда из Китая в Европу и в обратном направлении, маршруты которых проходят через железнодорожные переходы Алашанькоу, Маньчжурия, Эрлянь, Суйфэньхэ и Хоргос [8].

Это решение можно рассматривать как еще один шаг в развитии российско-китайского проекта «Зеленый коридор», а также процесса сопряжения ЕАЭС с инициативой ЭПШП. Использование накладной ЦИМ/СМГС, ведущее к устранению барьеров и нормативных различий между правовыми режимами, регулирующими перевозки в КНР, странах ЕАЭС и ЕС,

повышает конкурентоспособность железнодорожных перевозок на евразийском пространстве.

Накладная ЦИМ/СМГС пока используется далеко не всеми участниками, применяющими накладные СМГС и ЦИМ. Положительный опыт внедрения накладной ЦИМ/СМГС определяет важность ее дальнейшего распространения среди всех участников Международного комитета железнодорожного транспорта и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении, а также необходимость перехода на электронный документооборот с электронной цифровой подписью.

Накладная ЦИМ/СМГС обеспечивает сокращение сроков международных перевозок за счет минимизации временных потерь при пересечении государственных границ.

Для достижения наибольшего эффекта от внедрения единой информационно-правовой среды целесообразно создать специализированный информационный портал. Это даст возможность накопить уникальную базу данных. Юридически значимый электронный документооборот позволит предложить всем участникам транспортного рынка новые информационные услуги [16]. Российская Компания ТрансТелеКом уже приступила к созданию первой очереди портала, благодаря которому клиенты в электронном виде смогут страховать грузы, а также оформлять документы по предварительному таможенному декларированию.

Проект «Зеленый коридор», в свою очередь, является механизмом ликвидации таможенных барьеров, препятствующих развитию транзита на евразийском трансконтинентальном транспортном маршруте. Технология предварительного электронного таможенного оформления грузов, неприменение или выборочное применение процедур таможенного контроля к субъектам ВЭД, осуществляющим перевозку по «Зеленому коридору» обеспечивает свободу транзита с оптимальным уровнем контроля как со стороны таможенных администраций, так и со стороны самих торгующих контрагентов.

3.2 Вопросы взаимного признания институтов уполномоченных экономических операторов

Успешное формирование и эффективная реализация национальной внешнеэкономической политики, как и экономической политики любого

современного интеграционного объединения, тесно коррелирует со степенью вовлечения в структуру международной торговли. Поступательное совершенствование принципов осуществления деятельности таможенных органов государств – один из основополагающих механизмов инновационной трансформации системы обеспечения внешнеторговой деятельности.

Необходимость нивелирования бюрократических и организационно-правовых издержек при реализации таможенного контроля, трансформации подхода к эффективному таможенному администрированию, обусловили, в частности, формирование и введение упрощенного процессуального порядка таможенного контроля для добросовестных участников ВЭД или таможенных агентов, отвечающих репутационным и деловым критериям, надлежащим образом выполняющих обязанности по таможенному декларированию [54]. Концепция «Зеленый коридор» и направлена, в первую очередь, на создание сбалансированной системы контроля, сопряженного, с одной стороны, с повышением пропускной способности национальной таможни, с другой, обуславливающей одновременное сокращение сомнительных таможенных операций, рисков импорта контрабанды, ускорение транзитных процедур.

Государства всего мира взяли курс на упрощение процедур международной торговли и ускорение операций по пересечению таможенных границ, соответственно, таможенным органам и бизнесу необходимо было перестраивать свою систему контроля. Результатом проделанной в этой сфере работы стало создание по инициативе Всемирной таможенной организации (далее - ВтамО) института уполномоченного экономического оператора (англ. Authorised Economic Operator, АЕО). Это было сделано после принятия в 2005 г. Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли на ежегодно проводимой сессии Совета в штаб-квартире ВтамО в Брюсселе. При этом было определено, что одним из основных четырех элементов Рамочных стандартов является предоставление льгот компаниям, соблюдающим минимальные стандарты безопасности международной цепи поставок товаров и использующим эффективные методы работы (т.е. УЭО) [70].

Институт УЭО, получив положительный опыт развития во многих государствах и интеграционных объединениях, стал основополагающим элементом системы упрощения таможенных формальностей, а также важным организационно-правовым фактором, опосредствующим создание доверительных партнерских отношений между таможенными органами и бизнес-сообществом и сближение системы национального таможенного администрирования с международными нормами.

Из всех мировых институтов УЭО выделяется американская программа СТРАТ (англ. Customs– Trade Partnership Against Terrorism), соответствующая

всем принятым Рамочным стандартам и признанная наиболее эффективной в мире. Цель реализации американской программы - повышение безопасности торговли и цепи поставок, что напрямую коррелирует с целью внедрения самих Рамочных стандартов безопасности. Идея о создании такой концепции появилась после событий 11 сентября 2001 года, в США начала активно развиваться система государственно-частного партнерства в сфере таможенного дела. Главная цель создания данного сообщества заключалась в обеспечении безопасности цепи поставок товаров. Программой СТРАТ не предусмотрено категорирование ее участников по определенным критериям, все члены программы пользуются одним набором льгот. Несмотря на все положительные аспекты программы СТРАТ (которых, несомненно, много), она имеет и свои недостатки. Одной из проблем американской программы считается постоянно увеличивающееся количество сертифицированных членов (более 11 400 сертифицированных партнеров на январь 2020 г.). По причине значительного роста количества участников программы, почти все американские партнеры проверяются на границе с одинаковой интенсивностью, поэтому теперь компании не видят смысла и преимуществ от присоединения к СТРАТ. Идет падение привлекательности этого статуса.

Европейский союз взял за аналогию американскую программу, видоизменил ее и создал свою систему Уполномоченных операторов (англ. Authorised Economic Operator, АЕО). Отличительная особенность Европейской программы – категорирование экономических операторов по трем уровням предоставления льгот. Компания вправе самостоятельно выбрать те виды упрощений, которые необходимы ей для более эффективного осуществления ВЭД.

Система требований к потенциальным УЭО, существующая в Европейском союзе, также сформирована на основе Рамочных стандартов безопасности. Далее в 2005 году Европейским парламентом и Советом ЕС был принят Регламент ЕС № 648/2005, который утвердил главный аспект: возможность предоставления статуса УЭО предприятиям, которые выполнили ряд необходимых требований и были призваны надежными партнерами [71]. До 2008 года использовать новый статус было практически невозможно, т.к. не был утвержден порядок и процедура получения статуса УЭО. В 2006 г. был принят новый Регламент ЕС № 185/2006, который внес необходимые изменения. Однако первые сертификаты о присвоении статуса УЭО были выданы в 2008, после вступления всех положений Регламента. Кроме того, в 2008 году был принят Модернизированный таможенный кодекс ЕС, который наделил УЭО статусом юридической самостоятельностью [71].

В Европейском союзе определены следующие требования к участникам для получения статуса УЭО:

- отсутствие нарушений таможенного законодательства в течение 3-х лет до подачи заявления на получение статуса УЭО;
- ликвидность предприятия на протяжении 3-х лет осуществления деятельности;
- соблюдение стандартов безопасности помещений, где осуществляется деятельность; меры контроля доступа к местам отправки товаров, грузовым отсекам, меры защиты от дополнительных вложений и утрат;
- применение системы бухучета, которая облегчает процесс таможенной проверки сведений, связанных с бухгалтерией; беспрепятственный доступ к транспортным документам для таможенных органов; меры защиты учетных сведений, компьютерных систем;
- наличие развитой логистической информационной системы, которая позволяет идентифицировать товары ЕС.

Соглашения ЕС о взаимном признании было подписано в 2009 году с Норвегией и Швейцарией, в 2010 году с Японией, в 2011 году Андоррой, в 2012 году с США, с Китаем – в 2014 г. Идут переговоры о вступлении соглашения с Канадой.

Программа УЭО в Китае существенно отличается от американской и европейской систем и является довольно специфичной в мировой практике. Если американская программа создавалась в целях обеспечения безопасности международной цепи поставок, то основным критерием отнесения участника ВЭД к категории УЭО является оценка кредитоспособности предприятия. Если компания в ходе своей деятельности допускает существенные правонарушения таможенного и финансового законодательства, то уровень его кредитоспособности понижается. Следовательно, государственные органы начинают производить более строгий контроль в отношении предприятия, уделять повышенное внимание к его ВЭД. Т.е., китайская программа УЭО в большей степени направлена на устойчивое финансовое положение предприятий и соответствует рамочным стандартам безопасности, исходя из критерия финансовой самостоятельности для получения статуса УЭО.

Изначально в соответствии с «Правилами таможенной классификации предприятий» согласно Приказу Главного управления КНР №197 все участники внешнеторговой деятельности в КНР делились на пять категорий: АА, А, В, С, D. Экономическим оператором признавалась категория АА. Однако к концу 2014 году правила оценки кредитоспособности предприятий изменились. Согласно новым правилам предприятия были разделены на три

категории: «уполномоченные предприятия», «предприятия с обычным уровнем кредитоспособности», «недобросовестные предприятия».

«Уполномоченные предприятия», статус которых и соответствует статусу УЭО в мировом понимании, в свою очередь подразделяются на два вида – стандартные уполномоченные предприятия (которые могут пользоваться упрощенным порядком проверки документов при экспорте и импорте товаров, а проверка данных предприятий таможенными органами проводится гораздо реже) и уполномоченные предприятия высокого уровня.

Такому виду участников ВЭД помимо льгот для стандартных уполномоченных предприятий предоставляется право на выпуск грузов до определения таможенной стоимости, места прохождения таможенных формальностей, а также возможность непредоставления банковской гарантии при осуществлении определенных видов производственной деятельности. При таможенном оформлении грузов уполномоченных предприятий высокого уровня таможенная администрация выделяет отдельного сотрудника, который ответственен за данную деятельность.

Проверка в отношении уполномоченных предприятий высокого уровня проводится 1 раз в 3 года, стандартных предприятий – не регулярно, но в любой период времени. Если по результатам проверок обнаружится несоответствие условиям получения данного статуса, предприятие переводится в категорию предприятий с обычным уровнем кредитоспособности [71].

Несмотря на довольно детализированную систему УЭО, этот институт в Китае развивается в незначительной степени: китайская система предоставления статуса УЭС не полностью соответствует рамочным стандартам, отсутствует информационный обмен между таможенными органами и участниками ВЭД, что в свою очередь является одной из причин слабого международного сотрудничества в рамках института УЭО - маленькое количество договоров о взаимном признании статуса.

Взаимное признание статуса УЭО — это широкая концепция, при помощи которой принятое действие или решение, или авторизация применительно к УЭО, предоставленные таможенной администрацией одной страны, признаются и принимаются таможенной администрацией другой страны. Наиболее емким и полезным для научно-экспертного сообщества источником по разработке соглашения о взаимном признании является отдельное руководство ВТамО 2011 г., в котором определены необходимые и достаточные характеристики отдельных его элементов.

По данным Главного таможенного управления Китая, у страны действуют соглашения о взаимном признании УЭО с 41 странами, на долю которых приходится 45% китайского экспорта. В 2019 году список таких стран

для Китая дополнили Япония, Израиль, Монголия, Беларусь и Казахстан. Кроме того, Главное таможенное управление КНР сообщает, что еще с 10 странами ведутся переговоры о взаимном признании УЭО. Среди этих 10 стран названы Россия, Малайзия, Иран и другие страны, расположенные вдоль «Пояса и пути», - как ради содействия китайским компаниям в продвижении за рубеж, так и в интересах безопасности и упрощенности мировой торговли.

В Евразийском экономическом союзе в соответствии с Договором о ТК ЕАЭС впервые предусмотрен институт взаимного признания УЭО в трех направлениях:

- взаимное признание УЭО всех государств-членов ЕАЭС;
- взаимное признание УЭО со странами, не являющимися членами ЕАЭС, в рамках международных соглашений ЕАЭС с третьей страной;
- взаимное признание УЭО со странами, не являющимися членами ЕАЭС, в рамках международных соглашений государства — члена ЕАЭС с третьей страной. При этом специальные упрощения в таком случае будут применяться только на территории государства - члена, являющегося стороной таких международных договоров.

Однако сейчас остается неурегулированным вопрос определения механизм реализации принятия договоров/соглашений о взаимном признании УЭО с другими странами. Основными проблемными аспектами создания такого механизма, на мой взгляд, являются различия в правовой основе предоставления статуса УЭО, несоответствие видов и категорий УЭО, различия в условиях и критериях предоставления свидетельства УЭО, несовпадение в предоставляемых упрощениях, а также неточность в определении риском для национальной и экономической безопасности государства при взаимном признании УЭО.

Практика ЕС показывает, что процедура взаимного признания предполагает сопоставление систем регулирования института УЭО, в частности вопросов подачи заявлений, их рассмотрения, принятия решений о присвоении лицу статуса УЭО, последующего контроля за деятельностью УЭО, а также налаживания информационного обмена между странами при предоставлении сведений об участниках ВЭД. Например, на пути взаимного признания статуса УЭО ЕС и США разработали «дорожную карту», в соответствии с которой основными этапами института признания стали:

- 1) 2006 – 2008 гг. - теоретическое и практическое сопоставление норм, регламентирующих институт УЭО в США и в ЕС;
- 2) 2008 г. - пилотный проект по взаимному признанию, в котором таможенные администрации стран ЕС стали использовать основные принципы УЭО США;

3) 2012 г. - решение о взаимном признании их соответствующих программ торгового партнерства, а именно программы СТРАТ в США и АЕО в ЕС.

Очевидно, что процесс признания довольно длительный и (тщательного анализа программ и создания соответствующей нормативной базы). Итогом этой работы стало признание совместимости программ торгового партнерства – условий присвоения статуса УЭО, предоставляемых преференций, базовых принципов информационного обмена, перечня применяемых мер таможенного контроля и бухгалтерского аудита, правовых основ взаимодействия таможенных администраций. Соответственно, институт взаимного признания УЭО в идеале должен являться базовой концепцией МТИ «Зеленый коридор».

Анализ норм, регулирующих присвоение статуса УЭО в ЕС и ЕАЭС, показывает, свидетельствует об их частичном сходстве (это обусловлено тем, что при подготовке норм таможенного законодательства ЕАЭС, а также РБ в частности, разработчики учитывали международный опыт, в том числе и европейский). Данное сходство – правовая предпосылка взаимного признания статуса УЭО. Однако различия в требованиях к претендентам на статус УЭО и в административных подходах к институту становятся препятствием на пути к признанию. К таким различиям относятся:

- подход к подтверждению лицом, претендующим на получение статуса УЭО, способности выполнить свои финансовые обязательства перед таможенными органами. Так, одним из условий присвоения лицу статуса УЭО в Республике Беларусь является предоставление им обеспечения уплаты таможенных платежей (в ЕС обеспечение не требуется, однако существует проверка финансовой платежеспособности) [18];
- категорирование участников ВЭД (таможенное законодательство ЕС предусматривает классификацию УЭО в зависимости от того, какие упрощения он планирует использовать в своей хозяйственной деятельности). Классификации ЕАЭС и ЕС не идентичны и требуют унификации;
- ограничение на оказание таможенных услуг в ЕАЭС (УЭО не вправе оказывать услуги по таможенному оформлению товаров, т.к. предоставляемые УЭО упрощения подлежат применению только к тем товарам, в отношении которых УЭО может быть декларантом). Между тем в таможенном законодательстве ЕС такое ограничение отсутствует, что позволяет УЭО оказывать услуги по таможенному оформлению товаров.

Таким образом, для разработки соглашения о взаимном признании института УЭО между ЕС и ЕАЭС (РБ, в частности) с учетом опыта США и

рекомендаций ВТамО необходимо нормативно определить орган, в компетенцию которого будет входить лишь регулирование института УЭО в рамках соглашения о признании, унифицировать систему классификации участников ВЭД в целях присвоения статуса УЭО, выделить базовый набор условия предоставления статуса, разработать и внедрить системы информационного обмена между таможенными администрациями и УЭО, определить перечень преимуществ для каждой категории УЭО, запустить пилотный проект, оценить его результаты, и, в конечном итоге, подготовить соглашение о взаимном признании.

К вопросу о взаимном признании статуса между ЕАЭС и КНР, Китайская сторона положительно оценила правовые новации Таможенного кодекса ЕАЭС, который вступил в силу 1 января 2018 года. Соглашение о взаимном признании статуса уполномоченного экономического оператора в конце апреля 2019 года руководителями таможенных ведомств Беларуси и Китая, 24 июля 2019 г. механизм взаимного признания официально вступил в силу. Благодаря введению механизма в действие, взаимно признанные предприятия обеих стран, обладающие статусом УЭО, могут пользоваться такими привилегиями, как упрощенная форма проверки сведений документов, упрощенная и менее затратная по времени процедура таможенного оформления, низкий процент таможенного досмотра как формы таможенного контроля, проверка и выпуск товаров в первоочередном порядке, закрепление таможенной службой координатора по совершению логистических и таможенных операций.

В настоящее время ведутся переговоры по согласованию соглашения о взаимном признании статуса УЭО между Российской Федерацией и Китаем. РФ представляет для взаимного признания УЭО третьего типа, соответственно, КНР представляет для признания свои организации наивысшего уровня доверия. Прорабатываются вопросы предоставляемых преимуществ и организации обмена информацией и сведениями об участниках ВЭД. Начальника отдела завершающих таможенных режимов и переработки Федеральной таможенной службы Александр Александрович Ступников в ходе онлайн дискуссии по вопросам уполномоченных экономических операторов, организованной Media Business Solutions и Оргкомитетом Форума УЭО 24 апреля 2020 г. отметил, что еще одним важным аспектом урегулирования на пути взаимного признания является возможность для УЭО упрощения идентификации товаров при таможенных процедурах переработки как на таможенной территории ЕАЭС, так и вне таможенной территории (на территории КНР).

Предполагаемое в рамках таможенной инициативы «Зеленый коридор» соглашение о об информационном обмене и взаимном признании статуса УЭО

между таможенными администрациями стран ЕАЭС и КНР позволит более тщательно отслеживать товарные потоки, пересекающие таможенные границы Союза, создать условия для полномасштабного контроля за импортом китайской продукции в страны ЕАЭС, а также их транзитом через единую таможенную территорию Союза. Информационное взаимодействие будет способствовать выявлению так называемых «серых» схем поставок и, как следствие, снижению объемов некачественного импорта, что, в свою очередь, окажет благотворное влияние на общую экономическую ситуацию государств-членов Союза.

3.3 Пути решения несовместимости национальных информационных систем

Либерализация ВЭД, создание зон свободной торговли, развитие современных форм международной торговли, проявление трансграничности в международных отношениях усиливают экономическое развитие государств. Однако ограничения, связанные с перемещением товаров, сильно влияют на эти процессы и создают проблемы для логистики, так как таможенные процедуры остаются одними из наиболее сложных и затратных. В течение многих лет таможенные службы предпринимают меры, направленные на то, чтобы сделать их более прозрачными.

Деятельность таможенных администраций стран мира на современном этапе нацелена на повышение качества предоставляемых ими услуг, в том числе путем внедрения современных информационно-коммуникационных технологий и механизмов обмена данными и сведениями. Данное направление относится к концепции цифровой трансформации международной экономики, которая подразумевает переход бизнес процессов в электронную форму [28].

Для успешной всесторонней реализации межгосударственных проектов по таможенному сотрудничеству странам необходимо не только создавать обязательно «правовое поле» регулирования таких международных таможенных отношений, но и формировать инфраструктурную базу, в том числе методологию информационного обмена. Григорий Анатольевич Боярский, заместитель начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России, на круглом столе «Окно в Европу: конструктивный диалог между ФТС России и партнерами из стран Европейского союза – путь к созданию благоприятных

условий для развития взаимной торговли и ведения бизнеса», прошедшего в рамках Международного таможенного форума 24 октября 2019 г., отметил, что «основная цель мероприятий связана с сокращением сроков оформления товаров и созданием условий, когда таможня фактически становится незаметна для добросовестных участников ВЭД. Вместе с тем, на таможенную службу всегда возлагалось и будет возлагаться обязанность по обеспечению безопасности товаров, которые перемещаются через таможенную границу» [7].

Соответственно, совершенствование таможенного администрирования – результат тесного взаимодействия таможенных служб государств, связанного, в первую очередь, с необходимостью обеспечения безопасности международных цепочек поставок. Это достигается путем взаимного признания статуса УЭО, взаимного признания результатов таможенного контроля, а также реализации таких международных таможенных проектов, как «Зеленый коридор».

Ключевым элементом таможенной инициативы является оценка добросовестности участников ВЭД при помощи национальной системы управления рисками. СУР базируется на существующих стандартах ISO в области риск-менеджмента, которые предполагают смещение акцента с функции по выявлению конкретного риска на деятельность по прогнозированию развития рисков ситуации [29]. Препятствием на пути интеграции национальных СУР представляется различный подход к трактовке значения системы в ЕАЭС, ЕС и КНР, а также различия в философии управления рисками.

СУР в таможенных органах государств – членов ЕАЭС создавалась на основе принципов Рамочных стандартов безопасности и рекомендаций ВТамО, а также опыта европейских стран по внедрению автоматизированных систем выявления рисков. СУР используется для оптимального выбора объектов для последующего контроля и мер по уменьшению возможности наступления потенциальных рисков, а также для наиболее эффективного применения определённых форм таможенного контроля при минимальных затратах со стороны государства. Однако развитие СУР в государствах – членах ЕАЭС проходит с высокой степенью автономности, используются различные программные средства. Единственным наднациональным документом, регламентирующим функционирование СУР на территории ЕАЭС, является Таможенный кодекс ЕАЭС. В рамках ЕАЭС СУР остается в юрисдикции национальных таможенных органов государств – членов союза [29]. Несмотря на то что СУР в каждом государстве-члене ЕАЭС в соответствии с Договором о ЕАЭС развивается в одном направлении, эти процессы самостоятельны на уровне как правового регулирования, так и применения программных средств. Создание общесоюзных профилей в рамках совместной работы государств –

членов ЕАЭС в настоящий момент технически невозможно ввиду необходимости совершенствования программных продуктов, используемых в национальных таможенных органах.

В Европейском союзе идея ограниченного минимума форм таможенного контроля для участников ВЭД нашла свое отражение в таможенном кодексе ЕС, а затем в документе «Стандартная структура по управлению рисками в таможенных администрациях ЕС» (TAXUD/629/2000-EN), который был принят ещё в 2002 году в Брюсселе. Характерная особенность европейской СУР – ориентация на налаживание диалога между бизнес-сообществом и государственными органами: двусторонний обмен информацией о товаропотоках. Участники ВЭД получали специальные упрощения при таможенной очистке, а также дополнительный рост деловой репутации, взамен таможенным органам открывался доступ к информации о сделках, контрагентах и других участниках цепочек поставок. Также это стимулировало и сам бизнес работать «по правилам».

Управление рисками в Европе возложено на Центры информации и анализа риска – они есть во всех странах союза и структурно входят в состав таможенных органов или иных госучреждений. Для взаимодействия между таможенными службами стран Евросоюза в работу пунктов пропуска, аэропортов и портов внедрена система CIS (Customs Information System), которая содержит в себе базу данных о предполагаемых или подтверждённых преступлениях от какого-либо государства ЕС. Кроме того, таможенные органы имеют доступ к данным других ведомств – налоговой службы, органам охраны правопорядка и другим, которые также передают информацию о недобросовестных компаниях. Специфика европейской СУР в том, что УЭО как представители бизнес-сообщества также предоставляет информацию государственным органам: компания может обратиться в таможню по поводу некачественного выполнения работы другим участником цепочки поставок – перевозчиком, контрагентом или складом.

Методы управления рисками в ЕС базируются не только на привычных статистических данных и формулах, как это сделано в СУР ЕАЭС, но и на базе SWOT-анализа (анализ сильных и слабых сторон службы, а также возможностей и угроз со стороны внешней окружающей среды) и метода FAA (метод пяти характеристик). SWOT анализ группирует сильные и слабые модели управления рисками по возможностям и угрозам, после чего выявляются сильные и слабые стороны таможенной системы и прорабатываются варианты управления риском. На основе метода FAA создаются пять характеристик отдельных ситуаций. «Критерии» и «Состояние» характеризуют теоретическое и фактическое состояние дел, а далее

прорабатывается «причина», «следствие» и «рекомендации». Дополнительные подходы позволяют таможенникам несколько иначе взглянуть на возможные риски и целесообразность применения многих видов контроля [15].

Особое внимание при управлении рисками в ЕС уделяет пост-таможенному аудиту (составляет около 90% всех применяемых мер), который позволяет на основе статистики правонарушений выделить отдельные направления контроля, например, по странам происхождения товаров или по крупным импортерам, далее по каждому из определенных направлений отбираются участники ВЭД. При этом у участника ВЭД есть возможность самому указать на свои правонарушения, так как таможенные органы заранее информируют УЭО о предстоящей проверке. В течение 15 дней компания самостоятельно может провести внутренний аудит, выявить ошибки и доплатить налоги, при этом можно запрашивать у таможенного органа консультации.

В КНР быстрый рост внешней торговли с момента начала осуществления политики реформ и открытости вызвал значительное повышение рабочей нагрузки на таможенную администрацию, что привело к необходимости распределения имеющихся ресурсов, рационализации внутренней структуры, минимизации иерархии персонала и повышения эффективности используемых методов контроля.

В период 1990 – 1998 гг. правительство КНР на базе опыта США, Нидерландов и Австралии создало национальную систему управления рисками, основанную на методе пост-таможенного аудита, автоматизации и информатизации рабочих процессов, организации управления системой в штаб-квартире и региональных центрах в китайских провинциях и крупнейших портах. В период 1999 – 2003 гг. таможня Китая модернизировалась, были разработаны:

- Система определения профиля и охвата риска, применяемая для классификации рисков при таможенном оформлении;
- Сеть управления информацией о рисках, используемая для сбора, обработки и хранения информации об участниках ВЭД и раннего оповещения о риске;
- Система анализа и контроля тарифов, используемая для отслеживания мировой тарифной ситуации и динамики цен и валютных курсов;
- Система оценки правоохраняемых действий, используемая для выявления рисков коррупции.

На современном этапе Главное таможенное управление Китая в применении СУР уделяет большое внимание использованию инноваций и современных информационных технологий обмена данными, внедрена

канальная система принятий решений (проверка таможенных деклараций в системе, после которой участник ВЭД направляется соответственно на «красный», «оранжевый» или «зеленый» канал пропуска).

Различия в концепции понимания управления рисками в странах-участниках МТИ «Зеленый коридор» - не единственное препятствие на пути создания единого транспортного и информационного коридора. Необходимо разработать информационную систему международного транзита в разрезе ЕС – ЕАЭС – КНР как единую систему трансграничного контроля цепочек поставок. В качестве примеров можно брать Новую компьютеризированную транзитную систему (англ. New Computerised Transit System, NCTS), реализованную в Европейском союзе, и Международный транзит товаров (англ. TIM), реализованный в Латинской Америке. Обе системы транзита система включают в себя:

- 1) более тесное межведомственное сотрудничество в рамках страны и за ее пределами;
- 2) переработку процессов, при том, чтобы предыдущие декларации, включающие в себя большое количество бумажных документов, были гармонизированы в единый всеобъемлющий документ, в который входят все данные, необходимые для таможенных, миграционных и фитосанитарных органов;
- 3) создание единого унифицированного пограничного транзитного контроля;
- 4) использование информационных технологий для обеспечения объединения системы внутренних сетей всех агентств, принимающих участие в проекте, для управления и отслеживания международного транзитного процесса, а также проведения анализа рисков и контроля груза [52].

Новая система TIM В Латинской Америке сократила торговые издержки и упростила потоки перевозок, по меньшей мере, по трем аспектам. Во-первых, вместо повторяющихся процедур, связанных с бумажными документами, которые инициировались на границе, компании теперь могут заполнить единый электронный документ (исп. Documento Unico de Transportes) в ближайшем к ним таможенном отделении. В результате время и издержки на подготовку документов существенно сокращаются.

Во-вторых, теперь компании могут начать транзит с такого электронного процесса и завершить его в месте назначения в импортирующей стране. Таможенные проверки при транспортировке проводятся только в таможенных органах на выезде из страны в соответствии с логикой электронного единого окна. Это ведет к тому, что перевозчики взаимодействуют одновременно в одном физическом месте со всеми пограничными органами - таможенными,

миграционными и карантинными – без использования печатных копий документов. Как следствие, пересечение границ существенно ускоряется.

В ЕАЭС проводится работа по созданию единой системы таможенного транзита и определения общего порядка применения навигационных пломб для отслеживания перевозок. Планы по разработке включены в Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, которые были утверждены главами государств ЕАЭС 11 декабря 2020 года.

Внедрение концепции «единого окна», упомянутой ранее, можно рассмотреть на примере Финляндской Республики, государства Европейского союза, в котором развитие информационно-коммуникационных технологий в экономической и социальной сферах – ключевой фактор инновационного совершенствования.

Финская система «единого окна» PortNet была введена в эксплуатацию в 2000 г. В начале 1990-х годов, когда суда прибывали в порты Финляндии, им нужно было заполнять до семи разных форм, причем данные в этих формах на 80-90 процентов совпадали, и лишь формат различался. Требуемые данные носили общий характер: требовалось указать идентификационную маркировку судна, ожидаемое время прибытия или отбытия, какой груз оно перевозит, описать опасный груз, если таковой имелся. Заполнение этих форм, по мнению многих, было делом затратным и ненужным.

В первую очередь следовало убедить различные ведомства в необходимости реформ, а также разработать унифицированный формат анкеты. По предварительным оценкам, экономия средств в результате реализации новой инициативы могла составить в масштабах страны несколько сот тысяч евро. Процедура уведомления о движении судов была разработана Финской таможенной в сотрудничестве с Финским агентством транспорта и связи, операторами морского транспорта, агентами судов, судоходными компаниями, другими государственными органами и портами с 1991-1994 гг.

Результатом этого сотрудничества является электронная система Portnet, в которую уведомления о прибытии и отправлении судна могут быть отправлены в электронном виде в таможенную в соответствии с требованиями властей. В своем нынешнем виде Portnet используется с начала 2000 года и за двадцать лет уже несколько раз была модернизирована [7-А].

Таким образом, условиями привлечения транзитных грузопотоков через территорию РФ по Транссибирской магистрали по оси КНР – ЕАЭС - ЕС являются усовершенствование нормативной транзитных перевозок, создание единого информационно-правового портала, с помощью которого повысится уровень обслуживания клиентов. Необходимо довести до полной унификации

административно-правовые аспекты, касающиеся движения контейнерных поездов по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Оформление всех трансконтинентальных контейнерных перевозок по накладной ЦИМ/СМГС, упрощения таможенных процедур благодаря реализации инициативы «Зеленый коридор» приближают к практически полному устранению на границе ЕАЭС — Китай и внутри ЕАЭС административно-правовых барьеров, влияющих на реализацию потенциала грузопотоков.

Для разработки соглашения о взаимном признании института УЭО между ЕС и ЕАЭС (РБ, в частности) с учетом опыта США и рекомендаций ВТамО необходимо нормативно определить орган, в компетенцию которого будет входить лишь регулирование института УЭО в рамках соглашения о признании, унифицировать систему классификации участников ВЭД в целях присвоения статуса УЭО, выделить базовый набор условия предоставления статуса, разработать и внедрить системы информационного обмена между таможенными администрациями и УЭО, определить перечень преимуществ для каждой категории УЭО, запустить пилотный проект, оценить его результаты, и, в конечном итоге, подготовить соглашение о взаимном признании. В настоящее время ведутся переговоры по согласованию соглашения о взаимном признании статуса УЭО между Российской Федерацией и Китаем.

Для эффективной реализации МТИ «Зеленый коридор» странам необходимо не только создавать обязательно «правовое поле» регулирования таких международных таможенных отношений, но и формировать инфраструктурную базу, в том числе методологию информационного обмена. Основными препятствиями на пути создания единого транспортного и информационного коридора при МТИ «Зеленый коридор» являются Различия в концепции понимания управления рисками в странах-участниках, необходимость разработки информационной системы международного транзита в разрезе ЕС – ЕАЭС – КНР как единой системы трансграничного контроля цепочек поставок, а также необходимость внедрения механизма «единого окна».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящей магистерской работе была рассмотрена международная таможенная инициативы «Зеленый коридор», ее значение в формировании единого евразийского сухопутного транспортного коридора, организационные, правовые, технические и инфраструктурные особенности ее реализации, а также пути решения основных проблемных вопросов при создании единого транснационального транспортного и информационного коридора.

Пространство Евразии – достаточно разнообразное и обширное с точки зрения природных, климатических, ресурсных и экономических особенностей. Соседство данного региона с крупнейшими экономиками Европы и Азии, а также внутренний потенциал стран евразийского пространства, отражают перспективы стремительного экономического роста экономик региона. Хотя транспортировка грузов из Азии в Европу осуществляется в настоящее время преимущественно морским путем, и этот вид перевозок, вероятно, не потеряет своего значения в перспективе, интерес к сухопутным перевозкам не ослабевает, а по некоторым направлениям имеет очевидную тенденцию к возрастанию. Об этом свидетельствуют транспортно-инфраструктурные проекты, реализуемые с участием России, Китая, Ирана, государств Центральной Азии и Закавказья: Программа «ТРАСЕКА», МТК «Север – Юг» и МТК «Восток – Запад», маршрут «Европа – Западный Китай», инициатива «Экономический пояс Шелкового пути». При этом основными факторами, обуславливающими недостаточное динамичное развитие всех указанных международных транспортных проектов, являются преобладание политических соображений над экономической логикой организации транзитных путей сообщения, недостаточность финансовой поддержки крупного международного проекта или инициативы, введение чрезмерно строгих правил и требований к транспортировке грузов и пассажиров на национальном уровне, отсутствие обеспечения полной безопасности и контроля в районах межгосударственных и внутригосударственных вооруженных конфликтов.

МТК «Восток – Запад» обеспечивает прямой выход грузам России, стран СНГ и Европы в дальневосточные российские морские порты и на пограничные переходы, расположенные на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном. Таможенная инициатива «Зеленый коридор», представляющая особый интерес для стран, территории которых связаны МТК «Восток – Запад», – важнейший международный проект, основанный на обмене предварительной информацией между таможенными службами участвующих в нем государств и предусматривающий серьезные упрощения в осуществлении таможенного

контроля УЭО. На сегодняшний день действует 9 двухсторонних соглашений (протоколов) об упрощении таможенных процедур между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, Италией, Финляндией, Индией, Ираном, Израилем, Турцией, Таджикистаном и Узбекистаном. Участникам проекта предоставлены значительные послабления в механизме трансграничной торговли, а именно приоритетный порядок совершения таможенных операций, снижение частоты применения отдельных форм таможенного контроля, выборочное применение мер по минимизации рисков при прибытии и таможенном декларировании, за счет использования в системе управления рисками предварительной информации от таможенной службы страны опавления, ускорение совершения таможенных операций при декларировании.

Географические преимущества местоположения Евразийского экономического союза в оси КНР – ЕАЭС – ЕС в ближайшее время необходимо и следует дополнить организационными, инфраструктурными, правовыми и «цифровыми». Перенаправление объемов пассажиро- и грузопотоков в международных сообщениях, необходимость повышения конкурентоспособности перевозчиков предъявляют требования постоянного инновационного развития транспортной системы, перманентного совершенствования обеспечения ее безопасности. Для увеличения пропускной способности сухопутных транспортных коридоров по оси КНР — ЕАЭС — ЕС и повышения их конкурентоспособности по сравнению с морскими маршрутами не требуются мегапроекты, необходима точечная расшивка «узких» мест транспортной инфраструктуры, требующая ограниченных капиталовложений, а именно: строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификация участков железной дороги, обновление и модернизация тяговой силы, специализированный подвижной состав и инфраструктура пограничных переходов и т.п. Вместе с транспортной сетью необходимо развивать и современные информационные коммуникации, способные создать «цифровое» обеспечение «бесшовного транзита», предусмотренного таможенной инициативой «Зеленый коридор».

Уникальное и поистине выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности — Европейским союзом, Российской Федерацией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона — предопределяет роль нашей страны как ключевого связующего звена в создании новой системы транспортных связей на Евроазиатском континенте, ориентированной на взаимовыгодное сотрудничество. В настоящее время завершилась реализация Республиканской программы развития логистической

системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы, улучшилась динамика общих доходов от транзита всеми видами транспорта по ее территории. Инициированный Китаем в 2013 г. ЭПШП позволяет Беларуси увеличить экспорт комплексных логистических и таможенных услуг при достижении сокращения трансакционных издержек участников внешней торговли. Значимое место в процессе сопряжения ЕАЭС и проекта «Один пояс – один путь» может занять индустриальный парк «Великий камень». Парк имеет выгодное местоположение, находится в зоне крупных автомобильных, железнодорожных и воздушных транспортных коридоров, что создает условия для мультимодальных перевозок. Основной компонент МТИ «Зеленый коридор» - предварительное информирование таможенных органов - уже реализуется в республике с 17 июня 2012 г. как обязательная процедура предоставления сведений о товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию ЕАЭС. Второй элемент - выборочное применение либо неприменение форм таможенного контроля к субъектам ВЭД, осуществляющим поставку в рамках коридора, - в Беларуси, как и во всех государствах-членах ЕАЭС, внедрен при выборе объектов и форм таможенного контроля, т.к. используется система управления рисками.

«Зеленый коридор» перестает быть сугубо российско-китайским проектом. Активный рост объемов взаимной торговли между странами ЕАЭС и Китаем, а также транзит китайских товаров в ЕС, в том числе через территорию Беларуси, влечет острую необходимость в информационном обмене между таможенными администрациями стран ЕАЭС и КНР. Таможенные органы Беларуси и Ирана подписали соглашение о системе содействия взаимной торговле, предусматривающее обмен информацией о перемещении товаров и транспортных средств в соответствии с техническими условиями обмена информацией, что и предполагает участие Республики Беларусь в МТИ «Зеленый коридор».

Условиями привлечения транзитных грузопотоков через территорию РФ по Транссибирской магистрали по оси КНР – ЕАЭС - ЕС являются усовершенствование нормативной транзитных перевозок, создание единого информационно-правового портала, с помощью которого повысится уровень обслуживания клиентов. Необходимо довести до полной унификации административно-правовые аспекты, касающиеся движения контейнерных поездов по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Прогресс, достигнутый в решении проблем с задержками на границах, связанными с погранично-таможенными досмотровыми операциями и документальным сопровождением перевозок (с учетом вступления в силу 1 января 2018 года нового ТК ЕАЭС, оформления с 1 мая 2017 года Государственной администрацией железных дорог КНР всех

трансконтинентальных контейнерных перевозок по накладной ЦИМ/СМГС, упрощения таможенных процедур благодаря реализации инициативы «Зеленый коридор»), приближает к практически полному устранению на границе ЕАЭС — Китай и внутри ЕАЭС административно-правовых барьеров, влияющих на реализацию потенциала грузопотоков.

Взаимное признание статуса УЭО — это широкая концепция, при помощи которой принятое действие или решение, или авторизация применительно к УЭО, предоставленные таможенной администрацией одной страны, признаются и принимаются таможенной администрацией другой страны. Для разработки соглашения о взаимном признании института УЭО между ЕС и ЕАЭС (РБ, в частности) с учетом опыта США и рекомендаций ВТамО необходимо нормативно определить орган, в компетенцию которого будет входить лишь регулирование института УЭО в рамках соглашения о признании, унифицировать систему классификации участников ВЭД в целях присвоения статуса УЭО, выделить базовый набор условия предоставления статуса, разработать и внедрить системы информационного обмена между таможенными администрациями и УЭО, определить перечень преимуществ для каждой категории УЭО, запустить пилотный проект, оценить его результаты, и, в конечном итоге, подготовить соглашение о взаимном признании. В настоящее время ведутся переговоры по согласованию соглашения о взаимном признании статуса УЭО между Российской Федерацией и Китаем. РФ представляет для взаимного признания УЭО третьего типа, соответственно, КНР представляет для признания свои организации наивысшего уровня доверия. Прорабатываются вопросы предоставляемых преимуществ и организации обмена информацией и сведениями об участниках ВЭД. Информационное взаимодействие будет способствовать выявлению так называемых «серых» схем поставок и, как следствие, снижению объемов некачественного импорта, что, в свою очередь, окажет благотворное влияние на общую экономическую ситуацию государств-членов Союза.

Для успешной всесторонней реализации межгосударственных проектов по таможенному сотрудничеству странам необходимо не только создавать обязательно «правовое поле» регулирования таких международных таможенных отношений, но и формировать инфраструктурную базу, в том числе методологию информационного обмена. Различия в концепции понимания управления рисками в странах-участниках МТИ «Зеленый коридор» - одно из препятствий на пути создания единого транспортного и информационного коридора. Также необходимо разработать информационную систему международного транзита в разрезе ЕС – ЕАЭС – КНР как единую систему трансграничного контроля цепочек поставок. В ЕАЭС проводится

работа по созданию единой системы таможенного транзита и определения общего порядка применения навигационных пломб для отслеживания перевозок. Политика автоматизации всех таможенных систем, переход на электронное декларирование предполагает использование механизма «единого окна». Внедрение концепции «единого окна», можно рассмотреть на примере Финляндской Республики, где электронная система Portnet, в которую уведомления о прибытии и отправлении судна могут быть отправлены в электронном виде в таможенню в соответствии с требованиями властей.

Рекомендации по практическому применению результатов исследования. Эволюция системы мировых транспортных сухопутных коммуникаций к концу XX века привела к концептуально новой идее создания евразийского комплексного трансконтинентального транспортного коридора. МТИ «Зеленый коридор» опосредствует создание такого коридора, предоставляя участникам возможности для упрощения формальностей таможенного оформления, контроля грузов в цепочках поставок и ускорения обмена таможенной информацией между администрациями государств. Дальшее расширение географии распространения инициативы, в том числе применение ее в таможенном сотрудничестве между РБ и другими странами евразийского континента, предполагает ликвидацию существующих бюрократических и технических барьеров, несмотря на нестабильность политической и экономической ситуации в мире, а именно:

— дальнейшее усовершенствование, эксплуатация железнодорожных транспортных путей, а также пунктов пропуска в направлении ЕС – ЕАЭС – КНР; модернизация транспортных путей посредством внедрения навигационных систем, «облачных» технологий для получения информации о состоянии дорог и трафике

— внедрение информационных технологий и систем для ведения учета лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела и транспортных перевозок, взаимное признание статуса УЭО, интеграция информационных систем и баз данных, хранящих информацию об участниках ВЭД ЕС, КНР и ЕАЭС;

— создание системы контроля транзитных перевозок в разрезе ЕС – ЕАЭС – КНР для обеспечения безопасности на пути следования контейнерных поездов по сухопутному евразийскому маршруту.

Результаты исследования могут быть также использованы в качестве аналитического материала в образовательных целях для студентов вузов по специальности «Таможенное дело» и «Международные отношения» и для слушателей Государственного института повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов. Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК. – Москва. – 2019.
2. Анохин, К. Контейнер идет на Восток / К. Анохин // Железнодорожный транспорт [Электронный ресурс]. - №6. – 2018. – Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/news/5b0e100b7a8aa92b3aa4ae0f>. – Дата доступа: 21.03.2021.
3. Асаул, М. А., Малыгин, И. Г., Мохов А. Е. Международные транспортные коридоры Евразии и Экономический пояс Шелкового пути / М. А. Асаул, И. Г. Малыгин, А. Е. Мохов // Евразийская интеграция: экономика, право, политика [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-evrazii-i-ekonomicheskii-royas-shelkovogo-puti>. – Дата доступа: 21.03.2021.
4. Безруков, Л. А. Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие / Л. А. Безруков // Всероссийский экономический журнал ЭКО [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/transsib-i-shelkovyy-put-globalnaya-infrastruktura-i-regionalnoe-razvitiye>. – Дата доступа: 21.03.2021.
5. Бойкова, М. В. Зарубежный опыт таможенного администрирования / М. В. Бойкова; под общ. ред. В. В. Макрусева. М.: РИО Российской таможенной академии. - 2017. - 130 с.
6. Болдырева Е. Л. Политическая система стран Северной Европы : учеб. пособие / Е. Л. Болдырева. СПб. : СПбГУТ. - 2005.
7. Взаимное признание уполномоченных экономических операторов таможенными службами ЕАЭС и ЕС // АЛЬТА СОФТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.alt.ru/expert_opinion/71458/. – Дата доступа: 28.04.2021.
8. Винокуров, Е. Ю., Лобырев, В. Г., Тихомиров А. А., Цукарев, Т. В. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций / Е. Ю. Винокуров, В. Г. Лобырев, А. А. Тихомиров, Т. В. Цукарев // СПб.: ЦИИ ЕАБР [Электронный ресурс]. - 2018. — 50 с. Режим доступа: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/>. – Дата доступа: 12.04.2021.
9. Временное соглашение, ведущее к образованию зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и его государствами - членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны //

Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/Pages/%D0%92%D1%80%D0%B5%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B5-%D1%81%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5-%D1%81-%D0%98%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%BC.aspx>. – Дата доступа: 19.04.2021.

10. Гаджиев К.С. Миф и реальности «Нового великого шелкового пути» // МЭМО. - 2008. - №11. - С. 6-7.

11. Гололобова, В. С., Тажимова, Р. А. Сравнительный анализ системы управления рисками в таможенных службах Европейского союза и России / В. С. Гололобова, Р. А. Тажимова // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://vectoreconomy.ru/images/publications/2018/6/worldeconomy/Gololobova_Tajimova.pdf. — Дата доступа: 21.04.2021.

12. ЕАЭС и КНР обсуждают возможность упрощения таможенных процедур // Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/19-03-2018-1.aspx>. – Дата доступа: 19.04.2021.

13. Ивуть, Р. Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // Новости науки и технологий. –2015. – № 1. – С. 19-33.

14. Измайлова, Д. К. «Один пояс, один путь»: перспективы развития / Д. К. Измайлова // Сборник научных трудов Центра РАС ООН в МАДИ №2 (приложение к научно-практическому журналу «Реальный мир: политика, экономика, человек»). – Москва: Издательство «Улей». – 2018. – 60 с. С. 11-13.

15. Как работает система управления рисками в Евросоюзе? // Ассоциация таможенных представителей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://beltamas.by/novosti/kak-rabotaet-sistema-upravleniya-riskami-v-evrosoyuze>. – Дата доступа: 28.04.2021.

16. Калашникова, И. В., Виноградов, В. В. Транзитные контейнерные перевозки: проблемы и решения / И. В. Калашникова, В. В. Виноградов // Региональная экономика: теория и практика [Электронный ресурс]. - 2011. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitnye-konteynernye-perevozki-problemy-i-resheniya>. - Дата доступа: 22.04.2021.

17. Каяоз, В. Проблемы уполномоченных экономических операторов в развивающихся странах / В. Каяоз // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки [Электронный ресурс]. – 2018. - Режим доступа:

<https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-upolnomochennyh-ekonomicheskikh-operatorov-v-razvivayuschih-sya-stranah>. — Дата доступа: 21.04.2021.

18. Коваленок, Д. В., Прокапович, Т. А. Правовые основы взаимного признания уполномоченных экономических операторов Республики Беларусь со странами Европейского союза: перспективы и практические рекомендации / Д. В. Коваленок, Т. А. Прокапович // Управление в области таможенного дела: сб. материалов IV Междунар. науч. конф., Минск, 20 марта 2017 г./БГУ, фак-т междунар. отношений, каф. таможенного дела; редкол.: ВГ Шадурский [и др.].—Минск: Изд. центр БГУ, 2017.—С. 82-90.

19. Компендиум программ по уполномоченным экономическим операторам // Всемирная таможенная организация [Электронный ресурс]. - 2012. — Режим доступа: <http://www.wcoomd.org/~media/483B317A603C4D97ABA5906FF40BC483.ash>. — Дата доступа: 29.04.2021.

20. Котляр, Н. В. Евразийский транспортный коридор. Международное право или мировые коммуникации? / Н. В. Котляр // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. Владивосток : ВГУЭС [Электронный ресурс]. - 2010. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/evraziyskiy-transportnyy-koridor-mezhdunarodnoe-pravo-ili-mirovye-kommunikatsii/viewer>. - Дата доступа: 17.02.2021.

21. Котляр, Н. В. Коммуникационно-географические законы современных международных отношений: безграничные возможности российской границы. / Н. В. Котляр // Политическая наука. Москва : Издательство ИНИОН РАН [Электронный ресурс]. - 2010. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kommunikatsionno-geograficheskie-zakony-sovremennyh-mezhdunarodnyh-otnosheniy-bezgranichnye-vozmozhnosti-rossiyskoj-granitsy>. - Дата доступа: 17.02.2021.

22. Малыгин И. Г., Комашинский В. И., Михалев О. А. [и др.]. Транспортные технологии и глобализация в период 4-й индустриальной революции (проблемы и перспективы) // Научно-технический журнал «Информация и космос». 2018. № 1. С. 6–13.

23. Международное таможенное сотрудничество: учебник для студентов вузов. / под ред. В. Б. Мантусова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2020. – 431 с.

24. Международный проект «Зеленый коридор» // Уральское таможенное управление [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://utu.customs.gov.ru/folder/206362>. – Дата доступа: 12.01.2021.

25. Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Министерство иностранных дел Российской Федерации [Электронный ресурс].

– 2010. – Режим доступа: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/261234. - Дата доступа: 11.04.2021.

26. Мехдиев, Э. Т. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС / Э. Т. Мехдиев // Международная аналитика [Электронный ресурс]. - 2018. – Режим доступа: <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2018-0-2-47-56>. - Дата доступа: 17.02.2021.

27. Мозер, С. В. Классификация специальных упрощений для УЭО: инициативы Всемирной таможенной организации / С. В. Мозер // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии [Электронный ресурс]. – 2017. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/klassifikatsiya-spetsialnyh-uproscheniy-dlya-ueo-initsiativy-vsemirnoy-tamozhennoy-organizatsii>. — Дата доступа: 21.04.2021.

28. Немирова, Г.И., Виниченко, А.А. Механизм повышения качества государственных услуг в области таможенного дела в условиях цифровой трансформации / Г.И. Немирова, А.А. Виниченко. М.: РИО Российской таможенной академии. - 2017. - 130 с.

29. Николаев, А. С. Деятельность таможенных органов Евразийского экономического союза в рамках применения системы управления рисками / А. С. Николаев // Общество: политика, экономика, право [Электронный ресурс]. - 2017. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/deyatelnost-tamozhennyh-organov-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza-v-ramkah-primeneniya-sistemy-upravleniya-riskami>. - Дата доступа: 28.04.2021.

30. О порядке включения участников ВЭД в проект «Зеленый коридор» // Южное таможенное управление [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://yutu.customs.gov.ru/folder/242827/document/253720>. – Дата доступа: 13.03.2021.

31. Овseenко, Ю. С. Страны Балтии в постсоветских и евразийских проектах транспортной интеграции / Ю. С. Овseenко // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал [Электронный ресурс]. - №2. - 2009. – Режим доступа: https://archive.econ.msu.ru/ext/lib/Category/x0c/x0b/3083/file/7_Ovseenko.pdf. – Дата доступа: 23.02.2021.

32. Основные торговые партнеры ЕАЭС. Сайт Министерства экономического развития Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.economy.gov.ru> – Дата доступа: 22.03.2021.

33. Передовая практика на пунктах пересечения границы: содействие торговле и транспорту. Справочник ОБСЕ – ЕЭК ООН. – 2012.

34. Подберёзкина, О. А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) / О. А. Подберёзкина // Вестник МГИМО-Университета. – 2015. – № 1. – С. 57–65.

35. Пояс и путь: возможности для Беларуси : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 24 февр. 2017 г. / под ред. проф. А. А. Тозика. – Минск : РИВШ [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: <https://rci.bsu.by/docs/One%20Belt%20One%20Road%20Initiative:%20Opportunities%20for%20Belarus.pdf>. – Дата доступа: 21.03.2021.

36. Приказ ФТС России от 01.03.2013 N 369 (ред. от 09.02.2015) "О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых воздушным транспортом" (Зарегистрировано в Минюсте России 22.05.2013 N 28473) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_146792/. – Дата доступа: 22.03.2021.

37. Проект «Белкомур» // Белое море – Коми – Урал («Белкомур») [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: <http://www.belkomur.com/>. Дата доступа: 12.04.2021.

38. Протокол между Главным таможенным управлением Финляндской Республики и Федеральной таможенной службой Российской Федерации о действиях должностных лиц таможенных служб при обеспечении бесперебойного перемещения товаров в рамках реализации проекта «Зеленый коридор» // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901935251>. – Дата доступа: 12.01.2021.

39. Протокол между Главным таможенным управлением Финляндской Республики и Федеральной таможенной службой (ФТС России) об актуальных направлениях сотрудничества // Онлайн-справочник таможенных документов АЛЬТА СОФТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/05bn0003/>. – Дата доступа: 12.01.2021.

40. Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Агентством таможи и государственной монополии (Итальянская Республика) об организации обмена информацией о товарах, перемещаемых между Российской Федерацией и Итальянской Республикой // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/499094830>. – Дата доступа: 22.03.2021.

41. Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Главным управлением акцизов и таможи (Республика Индия) об

организации сотрудничества по обмену предварительной информацией для ускорения торговли и совершения таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых между Российской Федерацией и Республикой Индией // Онлайн-справочник таможенных документов АЛТА СОФТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/15bn0118/>. – Дата доступа: 25.03.2021.

42. Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и таможенной администрацией Исламской Республики Иран об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Российской Федерацией и Исламской Республикой Иран («Упрощенный таможенный коридор») // Онлайн-справочник таможенных документов АЛТА СОФТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/16bn0132/>. – Дата доступа: 26.03.2021.

43. Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Таможенным директором Налоговой администрации Государства Израиль об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Российской Федерацией и Государством Израиль // ФТС России [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customs.gov.ru/storage/document/document_info/2019-02/06/%D0%98%D0%B7%D1%80%D0%B0%D0%B8%D0%BB%D1%8C%202016%20%D0%B7%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80.pdf. – Дата доступа: 01.04.2021.

44. Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Государственным таможенным комитетом Азербайджанской Республики об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой // ФТС России [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customs.gov.ru/storage/document/document_info/2019-02/04/%D0%90%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%B1%D0%B0%D0%B9%D0%B4%D0%B6%D0%B0%D0%BD%202017%20%D0%B8%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%BD.pdf. – Дата доступа: 02.04.2021.

45. Протокол между Федеральной таможенной службой (ФТС России) и Государственным таможенным комитетом Республики Узбекистан и об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через государственную границу // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. –

Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902076329>. – Дата доступа: 01.04.2021.

46. Протокол между Федеральной таможенной службой (ФТС России) и Таможенным департаментом Турецкой Республики об упрощении таможенных процедур // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902152626>. – Дата доступа: 21.03.2021.

47. Протокол между Федеральной таможенной службой и Главным таможенным управлением Китайской народной Республики об организации экспериментального обмена информацией во взаимной торговле // Сайт ФТС России [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customs.gov.ru/storage/document/document_info/2019-03/15/%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9%202007%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%20%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D0%B8%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%BD3.pdf. – Дата доступа: 12.03.2021.

48. Протокол об изменении Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), принятой 9 мая 1980 г. (Вильнюс, 3 июня 1999 г.) // Докипедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dokipedia.ru/document/5180881>. – Дата доступа: 23.04.2021.

49. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы // Сайт Совета Министров Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.government.by/upload/docs/file10f0af8923c585e3.PDF>. – Дата доступа: 18.04.2021.

50. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 19 от 26.12.2016 г. «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС» // Сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01414442/scd_11042017. – Дата доступа: 12.03.2021.

51. Решение Коллегии ЕЭК от 17.09.2013 № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» // Онлайн-справочник таможенных документов АЛТА СОФТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/13kr0196/>. – Дата доступа: 18.04.2021.

52. Руководство по транзиту. Путь к эффективному транзитному режиму // Всемирная таможенная организация [Электронный ресурс]. - 2017. – Режим доступа: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-ru.pdf?db=web>. – Дата доступа: 29.04.2021.

53. Рыльская, М. А., Некрасов, Д. В. К вопросу о взаимном признании правового статуса УЭО в практике таможенного администрирования / М. А. Рыльская, Д. В. Некрасов // Вестник экономической безопасности [Электронный ресурс]. – 2017. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-vzaimnom-priznanii-pravovogo-statusa-ueo-v-praktike-tamozhennogo-administrirvaniya>. — Дата доступа: 21.04.2021.

54. Сазонова, М. А. Зеленый коридор: сущность и особенности проекта / М. А. Сазонова // Электронный научный журнал «Дневник науки» [Электронный ресурс]. - №12. - 2020. - Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44503251>. – Дата доступа: 25.04.2021.

55. Совместное исследование о развитии евро-азиатских транспортных связей // Сайт ЕЭК ООН [Электронный ресурс]. - 2008. - Режим доступа: https://unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study_russe.pdf. - Дата доступа: 17.04.2021.

56. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах от 18.12.2009 г. Одобрено Палатой представителей 4.10.2010 г. и Советом Республики 15.10.2010 г. Подписано Президентом Республики Беларусь Лукашенко А. Г. 2.11.2010 г. Внесен в Свод Законов Республики Беларусь под № 185-З // Архив ГТК Республики Беларусь.

57. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах Сайт // ФТС России [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customs.gov.ru/storage/document/document_info/2019-03/15/%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9%202007%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%20%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D0%B8%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%BD3.pdf. – Дата доступа: 12.03.2021.

58. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах от 11.03.1994 // Электронный фонд правовой и

нормативной документации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902331512> — Дата доступа: 21.03.2021.

59. Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1901924>. – Дата доступа: 22.04.2021.

60. Соглашение от 17 апреля 2019 г. «Между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Таможенной службой при Правительстве Республики Таджикистан об организации упрощенного порядка совершения таможенных операций при перемещении товаров и транспортных средств между Российской Федерацией и Республикой Таджикистан («Упрощенный таможенный коридор»)» // Онлайн-справочник таможенных документов АЛЬТА СОФТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/19bn0036/>. – Дата доступа: 02.04.2021.

61. Стогов, Д. В. Некоторые аспекты таможенного сотрудничества России, Японии и Китая / Д. В. Стогов // Таможенная политика России на Дальнем Востоке [Электронный ресурс]. – 2008. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-aspekty-tamozhennogo-sotrudnichestva-rossii-yaponii-i-kitaya>. — Дата доступа: 21.03.2021.

62. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года // Сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mintrans.gov.ru/documents/7/1010>. – Дата доступа: 12.04.2021.

63. Таможенный «Зеленый коридор» на российско-финляндской границе с 1 июня начинает действовать на постоянной основе // РИА «Новости» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.tks.ru/news/nearby/2004/06/01/0005>. – Дата доступа: 13.01.2021.

64. Транспорт и связь в Республике Беларусь 2009–2013. Статистический сборник / Национальный статистический комитет Беларуси; [редколлегия: В. И. Зиновский и др.] — Минск: Национальный статистический комитет, 2014. — 126 с.

65. Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: Материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана) / Отв. ред. Е.Т. Карин. – Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан [Электронный ресурс]. - 2015. – 112 с. - Режим доступа: <http://www.kisi.kz/uploads/33/files/KuXXVFLd.pdf>. — Дата доступа: 21.01.2021.

66. Хейсканен М. Северо-Восточная Азия как субрегион Азиатско-тихоокеанского региона и Евразии // Проблемы Дальнего Востока. - 2002. - №2. - С. 40-42.

67. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х. Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры и реализация транспортно-транзитного потенциала – важнейшие направления модернизации экономики России в контексте глобализации / В. А. Цветков, К. Х. Зоидов // Депонент Соционет. – 2011.

68. Цыденов, А. С. «Восток - Запад»: состояние и перспективы развития международного транспортного коридора // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике [Электронный ресурс]. - 2014. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/vostok-zapad-sostoyanie-i-perspektivu-razvitiya-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora>. - Дата доступа: 17.04.2021.

69. Шимов, В. Н. Экономический пояс Шелкового пути как транспортный маршрут и глобальный проект развития / В. Н. Шимов, А. А. Быков // Белорусский экономический журнал. — Вып. 2. — Минск. - [Электронный ресурс]. - 2016. – Режим доступа: <http://edoc.bseu.by:8080/handle/edoc/30263>. Дата доступа: 12.01.2021.

70. Шинкевич, В. А. Перспективы взаимного признания уполномоченных экономических операторов Европейского союза и Единого (евразийского) экономического пространства / В. А. Шинкевич // Таможенное дело и ВЭД. Сборник научных статей участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». — Вып. 2. — Минск: БГУ, 2015. – С.133–142.

71. Ширшова, И. А. Усовершенствование практики применения института УЭО / И. А. Ширшова // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dspace.susu.ru/xmlui/bitstream/handle/0001.74/21224/2018_531_shirshovaia.pdf?sequence=1. – Дата доступа: 25.04.2021.

72. Ястреб, Т. А. Большая Евразия: вызовы и возможности [Электронный ресурс] : материалы междунар. круглого стола по инновациям в междунар. исследованиях, Минск, 4 апр. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Е. А. Достанко (гл. ред.), А. М. Байчоров, С. А. Кизима. – Минск : БГУ, 2019. – С. 63-71. Режим доступа: <https://elib.bs.u.by/handle/123456789/221585>. Дата доступа: 12.01.2021.

73. Authorised Economic Operators guidelines. Approved by the CCC-GEN (AEO subsection) on 11 March 2016. TAXUD/B2/047/2011 – Rev. 6. European Commission. Brussels, 11 March 2016 [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/

documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_en.pdf. Date of access: 24.04.2021.

74. The Declaration Unique Consignment Reference // WCO Publications And Data Solutions [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/resources/~//media/633F01FC1783462EA9DBDE125AF48834.ashx>. – Date of access: 11.03.2021.

Публикации автора:

1-А. Грынкевіч, Д. А. Арганізацыйна-прававая аснова беларуска-фінляндскага супрацоўніцтва ў мытнай сферы / У. В. Ляхоўскі, Д. А. Грынкевіч // Беларусь в современном мире = Беларусь у сучасным свеце : материалы XVII Междунар. науч. конф., посвящ. 97-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 26 окт. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Шадурский (пред.) [и др.]. — Минск: БГУ, 2018. — С. 288-290.

2-А. Гринкевич, Д. А. Роль информационных технологий в системе таможенного регулирования Финляндской Республики / Гринкевич Д. А. // Сборник тезисов 76-й научно-практической конференции студентов, магистрантов и аспирантов факультета международных отношений БГУ. Минск, 25 апреля 2019 г. / Редкол. : В. Г. Шадурский [и др.]. – Минск, 2019. – С. 304–306.

3-А. Ляховский, В. В. Сотрудничество Таможенной службы Финляндии с Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь и Федеральной таможенной службой России / В. В. Ляховский, Д. А. Гринкевич // II Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы теории и практики таможенного дела в условиях международной экономической интеграции». Минск, Бел. гос. ун-т, 25 марта 2020 г.; редкол.: В. Г. шадурский [и др.]. – Минск: БГУ, 2020.

4-А. Гринкевич, Д. А. Современные методы таможенного администрирования в Финляндии / Д. А. Гринкевич, В. В. // VII Розумовські зустрічі / Ін-т законодавства Верховної Ради України [та ін.] / Голов. ред. В. М. Бойко. Редкол.: Є.І. Бородін, В.Ф. Верстюк, А.М. Киридон [та ін.]. – Чернігів: Сіверський центр післядипломної освіти. – № 5. – С. 21–30).

5-А. Гринкевич, Д. А. Участие Финляндской Республики, Республики Беларусь и Российской Федерации в международных транспортно-логистических проектах / Д. А. Гринкевич // Сборник тезисов 77-й научно-практической конференции студентов, магистрантов и аспирантов факультета международных отношений БГУ. Минск, 19 апреля 2020 г. / Редкол. : В. Г. Шадурский [и др.]. – Минск, 2020.

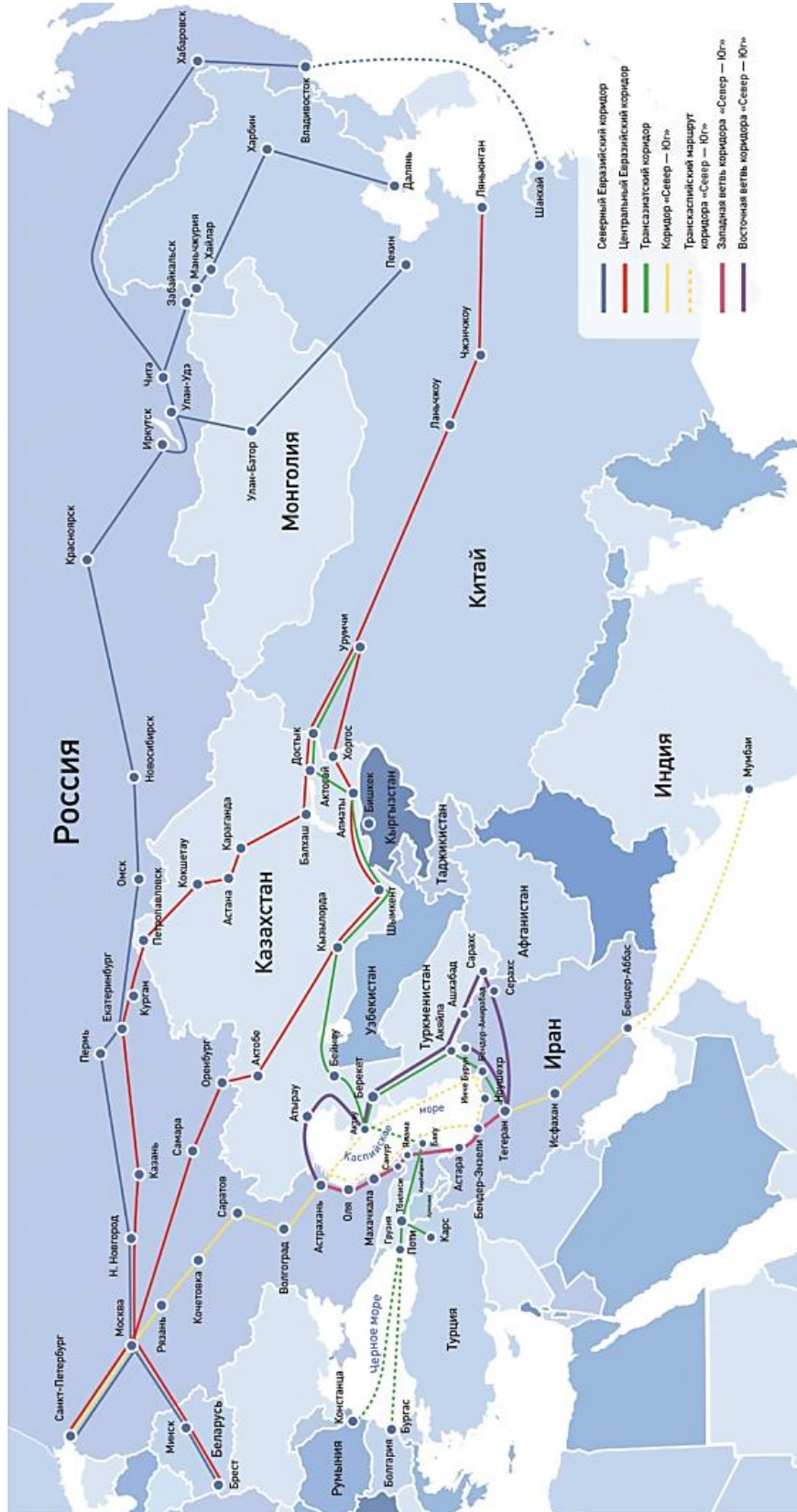
6-А. Гринкевич, Д. А. Участие Финляндской Республики, Республики Беларусь и Российской Федерации в международных транспортно-логистических

проектах / Д. А. Гринкевич // 77-я научная конференция студентов и аспирантов Белорусского государственного университета [Электронный ресурс] : материалы конф. В 3 ч. Ч. 3, Минск, 2020 / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Сафонов (пред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2020.

7-А. Гринкевич, Д. А. Информационные технологии и современные методы управления в сфере таможенного регулирования Финляндской Республики : дипломная работа / Гринкевич Дарья Андреевна; БГУ, факультет международных отношений, кафедра таможенного дела; науч. рук. Ляховский В. В. – Минск : БГУ. – 2020.

8-А. Гринкевич, Д. А. Преимущества для участников проектов по упрощению таможенных процедур (на примере международной таможенной инициативы "Зеленый коридор") / Д. А. Гринкевич // 78-я научная конференция студентов и аспирантов Белорусского государственного университета [Электронный ресурс] : материалы конф. В 3 ч. Ч. 3, Минск, 2021 / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Сафонов (пред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2021.

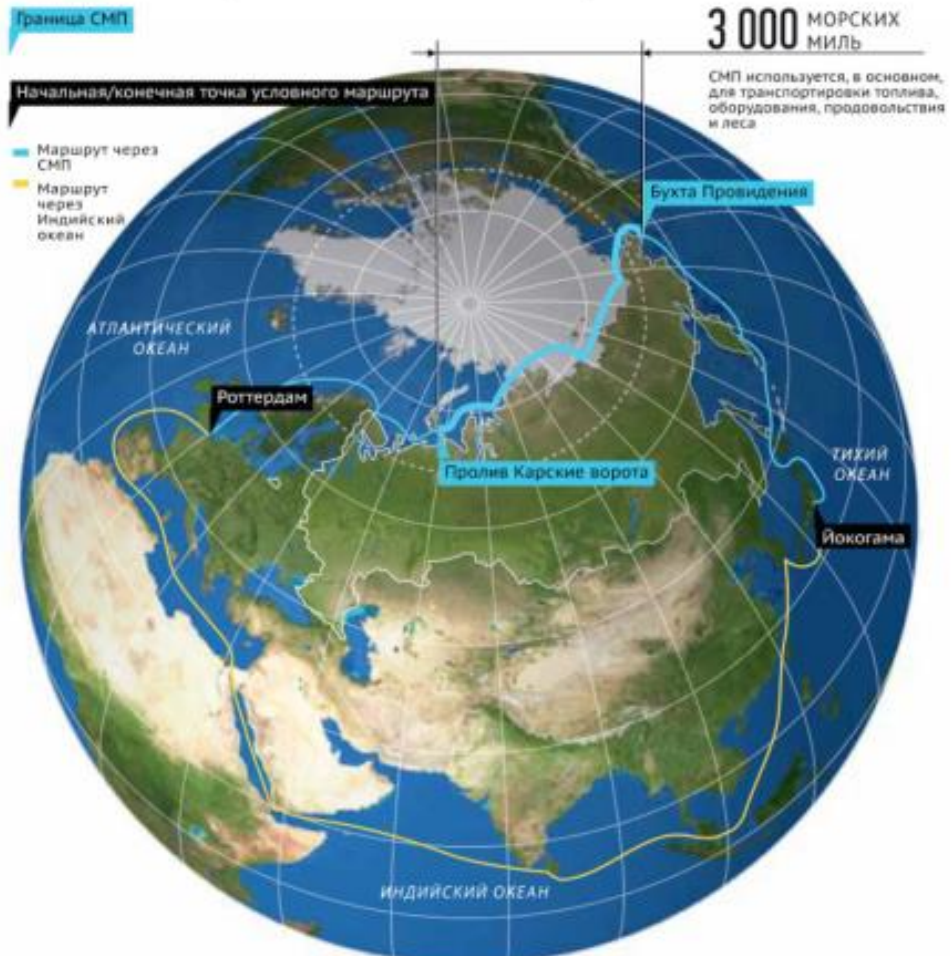
КАРТА ОСНОВНЫХ ТРАНСЕВРАЗИЙСКИХ КОРИДОРОВ



ПРОЛЕГАЮЩИЙ ВДОЛЬ БЕРЕГОВ РОССИИ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Северный морской путь

СМП – главная судоходная магистраль Арктики, проходящая вдоль северных берегов РФ, соединяющая европейские и дальневосточные порты



Планы развития СМП

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК, МЛН ТОНН

5

2012 год

64

2020 год*

* Предварительный прогноз

Источник: «БЕЛИКОМУ ОКЕАНУ» - 2. Аналитический доклад «Аналитический доклад Международного центра исследований «Восток»
http://mid-1.nar.ru/g/Vostok/2nd_Great_Ocean_2_Rus.pdf стр. 52

Основные плюсы

- 1 Снижение стоимости груза из-за уменьшения расстояния и времени пути:

РАССТОЯНИЕ (В МОРСКИХ МИЛЯХ) / ВРЕМЯ (В СУТКАХ)

7 300/20

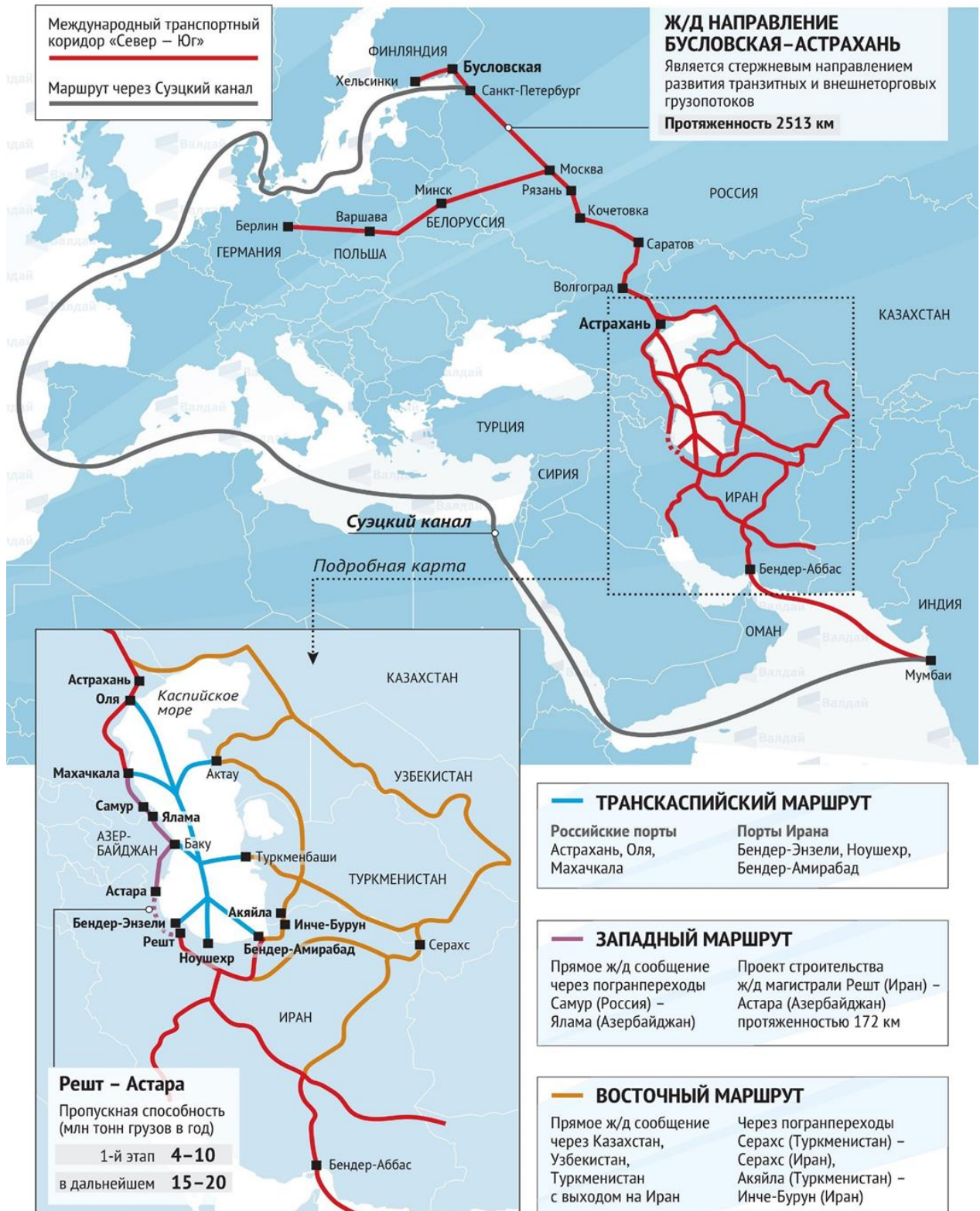
11 200/33

- 2 Отсутствие угрозы морского пиратства

Основные минусы

- 1 Необходимость в сопровождении ледокола
- 2 Необходимость подготовки экипажа для работы в Арктике
- 3 Короткий навигационный период: 2-4 месяца в год

ПРОЕКТ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА
«СЕВЕР – ЮГ»



ТРАНССИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Транссибирская магистраль

Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) – самая длинная в мире железная дорога через Евразию, соединяющая Москву и крупнейшие восточносибирские и дальневосточные промышленные города России



Магистраль проходит через:



В регионах, обслуживаемых магистралью:

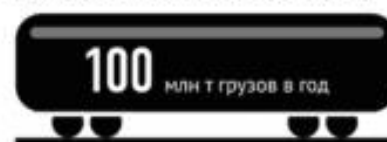
- сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны
- добывается более 65% производимого в России угля
- выпускается 25% деловой древесины
- осуществляется почти 20% нефтепереработки

Характеристика магистрали

Длина: фактическая – **9 288,2** км
тарифная – **9 298** км (условная характеристика, применяемая для расчета стоимости билетов)

Начальный пункт: **Москва, Ярославский вокзал**
Конечный пункт: **Владивосток**

Пропускная способность



Основные вехи строительства



Источник: К ВЕЛИКОМУ ОКЕАНУ – 2, или Российский рывок к Азии
Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай»
http://vid-1.rian.ru/ig/valdai/Twd_Great_Ocean_2_Rus.pdf стр. 77

Инициатива "Один пояс — один путь"



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «ВОСТОК – ЗАПАД»

