

союза (ЕАЭС), государство должно развивать производство продукции, на которую повышен спрос в рамках ЕАЭС и, прежде всего, России, на которую в 2020 г. пришлось 45% экспорта и 50% импорта [2]. Еще одним способом увеличения импортозамещения может стать кооперация или привлечение прямых иностранных инвестиций, как, например, строительство индустриального парка «Великий камень».

Таким образом, для достижения положительного сальдо внешней торговли Республике Беларусь следует продолжать совершенствовать стратегию импортозамещения. Однако нет необходимости замещать весь импорт ввиду нецелесообразности, так как товар должен быть конкурентоспособным, а значит, производиться в больших объемах. Для этого требуется сырье, которого может быть недостаточно. Для сокращения импорта государственным предприятиям и частному бизнесу стоит мобилизоваться, усовершенствовать механизмы совместной работы с использованием цифровой экономики и настроиться на положительный эффект.

Литература

1. Официальный интернет портал таможенных органов Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.customs.gov.by/ru/tamozhennaja-statistika-ru>. — Дата доступа: 01.11.2021.
2. Официальный сайт Министерства иностранных дел Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://mfa.gov.by/export/foreign_trade. — Дата доступа: 01.11.2021.
3. Официальный сайт Национального банка Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.nbrb.by/statistics/foreigntrade/current>. — Дата доступа: 01.11.2021.
4. Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/vneshnyaya-torgovlya/vneshnyaya-torgovlya-tovarami/operativnyye-dannye>. — Дата доступа: 01.11.2021.
5. Буглай, В. Б. Международные экономические отношения : учеб. пособие / В. Б. Буглай, Н. Н. Ливенцев. — М. : Финансы и статистика, 2008. — 241 с.

Сравнительный анализ процедур таможенного транзита в ЕАЭС и ЕС

*Смешков В. В., студ. IV к. БГУ,
науч. рук. ст. преп. Макаревич Т. И., магистр управления*

Таможенный транзит выступает важнейшей составляющей системы трансграничного перемещения товаров. Движение грузов от отправителя к получателю предполагает соблюдение комплекса четко обозначенных таможенных

правил, установленных для целей обеспечения безопасности и исключения возможных рисков несоблюдения законодательства. Для реализации данных правил разрабатываются различные международные правовые документы, направленные на унификацию регулирования и облегчения условий транзита товаров. Яркими примерами таковых являются таможенные кодексы Евразийского экономического (ЕАЭС) и Европейского (ЕС) союзов.

Помимо этого, данные документы в совокупности с другими, менее комплексными, устанавливают довольно значительные различия между подходами к реализации процедуры таможенного транзита в двух объединениях, проявляющиеся не только в различиях в правовой основе, но также в особенностях информационно-технологической базы и некоторых других аспектах.

В ЕС целью процедуры транзита декларируется нормализация перемещения товаров внутри Сообщества и изменение формальностей для упрощения пересечения таможенных границ Сообщества. Процедура позволяет оформлять товары в таможенном учреждении по месту нахождения импортера (экспортера). Товары сохраняют свой таможенный статус: для товаров Сообщества — при перемещении из одного пункта на таможенной территории ЕС в другой пункт на таможенной территории ЕС через территорию третьей страны; для иностранных товаров — при транспортировке по таможенной территории ЕС [1].

В соответствии с таможенным законодательством Сообщества выделяют следующие разновидности процедуры транзита:

- *внешний транзит* — для иностранных товаров (обозначается кодом «Т1»);
- *внутренний транзит* — для товаров Сообщества («Т2»).

Также, в зависимости от маршрута следования транзитных товаров, различают:

- *коммунитарный транзит* — при перемещении товаров между двумя пунктами на таможенной территории ЕС;
- *международный транзит* — при перемещении товаров в рамках международных конвенций, а именно: а) Конвенции МДП (TIR); б) Конвенции АТА; в) Конвенции о навигации по Рейну;
- *общий транзит* — при перемещении товаров в рамках Конвенции об общем транзите 1987 г. между ЕС, ЕАСТ (Исландия, Норвегия, Лихтенштейн, Швейцария), Турцией, Македонией и Сербией.

Согласно таможенному кодексу ЕАЭС, таможенная процедура таможенного транзита подразумевает транспортировку товаров от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов и прочих платежей при соблюдении условий помещения товаров под нее. Применяется процедура для перевозки по территории Союза иностранных товаров, не помещенных под иные таможенные процедуры,

а также, в некоторых случаях, товаров Союза. Детализации законодательства в смысле введения каких бы то ни было разновидностей данной таможенной процедуры не наблюдается [2, с. 153].

Отдельно следует упомянуть The New Computerised Transit System (NCTS) — европейскую систему, основанную на электронной обработке данных и декларировании, которая была разработана с целью упразднения системы бумажного документооборота при помещении товаров под процедуру общего транзита ЕС. Данная система также обеспечивает более эффективное управление и контроль транзитных перевозок. С 1 апреля 2006 г. использование NCTS является обязательным условием для всех уполномоченных грузополучателей / грузоотправителей.

В ЕАЭС системы подобной NCTS не имеется, а процесс ее разработки находится на начальном этапе. Однако из вышеизложенного отнюдь не следует, что вопросам создания Единой системы таможенного транзита ЕАЭС уделяется недостаточное внимание. Так, применение в ЕАЭС навигационных пломб и вопросы единой системы транзита ЕАЭС 9 сентября 2021 г. обсудили министр по таможенному сотрудничеству Евразийской экономической комиссии Максат Мамытканов и руководитель ФТС России Владимир Булавин. В частности, были затронуты вопросы подготовки проекта Соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб и проекта Соглашения о Единой системе транзита ЕАЭС [3].

Также в данный момент страны ЕАЭС планируют подписать Соглашение по упрощению действующей в ЕАЭС системы транзита товаров для случаев, когда должно быть предоставлено обеспечение исполнения обязанности по уплате таможенных платежей.

Литература

1. Романова, М. Таможенный транзит в Европейском союзе / М. Романова // Компас экспедитора и перевозчика. — Москва : Проспект. — 2015. — № 2.
2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. — Москва : Проспект, 2018. — 512 с.
3. Официальный сайт Европейской экономической комиссии [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/news/ministr-eek-maksat-mamytkanov-i-rukovoditel-fts-rossii-vladimir-bulavin-obsudili-primenenie-v-eaes-navigacionnyh-plomb-i-voprosy-edinoy-sistemy-tranzita-soyuza/?sphrase_id=50921. — Дата доступа: 19.10.2021.