

ЕДИНАЯ СИСТЕМА ТРАНЗИТА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА И ТРЕТЬИХ СТРАН: ВЫЗОВЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В. М. Васюкевич¹⁾, Л. И. Тарарышкина²⁾

¹⁾ *Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, vadim.vasukevitch.2005@gmail.com*

²⁾ *Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, tararyshkina@bsu.by*

В статье исследуются ключевые аспекты формирования единой системы таможенного транзита Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и третьих стран. Рассматриваются принципы функционирования этой системы, такие как использование электронной транзитной декларации, единое обеспечение уплаты таможенных платежей, применение навигационных пломб, а также взаимное признание решений таможенных органов. Особое внимание уделено анализу правовых и организационных вызовов, включая воздействие международных санкций и существующих барьеров внутри ЕАЭС. Новизна работы заключается в детальном рассмотрении актуальных изменений и предложений по унификации таможенного транзита, что важно для повышения эффективности международной торговли и улучшения интеграционных процессов в рамках ЕАЭС.

Ключевые слова: таможенный транзит; единая система транзита; навигационные пломбы; Евразийский экономический союз; интеграция.

UNIFIED TRANSIT SYSTEM OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION AND THIRD COUNTRIES: CHALLENGES AND PROSPECTS

V. M. Vasiukevich, L. I. Tararyshkina

^a *Belarusian State University,
4 Niezaliezhnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus, vadim.vasukevitch.2005@gmail.com*

^b *Belarusian State University,
4 Niezaliezhnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus, tararyshkina@bsu.by*

This article examines key aspects of the formation of a unified customs transit system within the Eurasian Economic Union (EAEU) and with third countries. The principles of this system are discussed, including the use of electronic transit declarations, unified customs payment security, the application of navigation seals, and mutual recognition of customs authorities' decisions. Special attention is given to the analysis of legal and organizational challenges, including the impact of international sanctions and existing barriers within the EAEU. The novelty of this work lies in the detailed review of current changes and proposals for the unification of customs transit, which is crucial for enhancing the efficiency of international trade and improving integration processes within the EAEU.

Keywords: customs transit; unified transit system; navigation seals; EAEU; integration.

Таможенная процедура таможенного транзита — одна из ключевых таможенных процедур, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру [1]. Таким образом, участники внешнеэкономической деятельности (далее — ВЭД) получают возможность беспошлинно перевозить товары по территории другого государства, находящегося на пути следования.

Особое значение таможенному транзиту придается в интеграционных объединениях, так как нормальное функционирование единой таможенной территории и повышение конкурентоспособности экономик государств-участников находится в прямой зависимости от унификации механизмов регулирования таможенного транзита. В перспективе данные механизмы должны образовывать единую систему транзита, чтобы полностью исключить барьеры и ограничения, мешающие свободному транзиту товаров между участниками интеграционного объединения и третьими странами.

Евразийский экономический союз не стал исключением из этого правила. Являясь важнейшей транзитной территорией, соединяющей Европу и Азию, ЕАЭС прошел через ключевые этапы развития механизма таможенного транзита и находится у порога образования единой системы.

Итогом целенаправленной деятельности по оптимизации механизмов регулирования таможенного транзита стало распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии (далее — ЕЭК) от 24 ноября 2023 г. № 38, которое утвердило проект Соглашения о единой системе таможенного транзита Евразийского экономического союза и третьей стороны (далее — Соглашение). На данном этапе государства — члены ЕАЭС проводят внутригосударственные процедуры, необходимые для его ратификации. Некоторые из стран-участниц уже ратифицировали Соглашение (Республика Беларусь и Российская Федерация — 2 мая 2024 г.).

В соответствии с Соглашением, основными принципами функционирования единой системы транзита ЕАЭС и третьих стран станет:

- применение единой транзитной декларации в виде электронного документа;
- использование единого обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин;
- применение отдельных специальных упрощений для экономических операторов государств-членов и третьей стороны;
- применение навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров по таможенной территории Союза и таможенной территории третьей стороны;
- взаимное признание решений, принятых таможенными органами, и результатов проведения таможенного контроля [2].

Важным этапом в процессе подготовки к созданию единой системы транзита ЕАЭС стало обеспечение возможности подачи участниками внешнеэкономической деятельности (далее — ВЭД) электронной транзитной декларации. Эксперимент по применению электронного декларирования транзита был начат в 2018 г. в соответствии с Решением Объединенной коллегии таможенных служб государств-членов Таможенного союза № 28/16 от 21.09.2018. Эксперимент продемонстрировал преимущества электронного документооборота, но в то же время обозначил необходимость дальнейшей работы по совершенствованию механизма.

В сентябре 2022 г. постоянно действующая в ЕЭК экспертная группа согласовала объединение различных видов структур транзитных деклараций в единую структуру транзитной декларации. Такое объединение упростило создание и обработку электронных транзитных деклараций, снизило временные и финансовые затраты при декларировании для участников ВЭД и таможенных органов [3].

Что касается второго принципа функционирования единой системы транзита ЕАЭС (единое обеспечение исполнения обязанности по уплате налоговых и таможенных платежей), то на данный момент в этой сфере имеются некоторые трудности. В соответствии со статьями 63 и 75 Таможенного кодекса (далее — ТК) ЕАЭС, способами обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин для целей транзита являются преимущественно поручительство и банковская гарантия [1]. Однако механизм поручительства на данный момент практически полностью регулируется национальным законодательством. Более того, в ЕАЭС не существует единого реестра банков и небанковских кредитно-финансовых организаций, признанных гарантами уплаты таможенных платежей, что также увеличивает административную нагрузку на участников ВЭД, вынуждая их пользоваться системой подтверждения обеспечений в соответствии со статьей 147 ТК ЕАЭС.

Третий принцип — применение специальных упрощений для уполномоченных экономических операторов (далее — УЭО) государств-членов и третьей стороны — призван ускорить таможенное оформление и стимулировать добросовестное исполнение таможенного законодательства. В соответствии со статьей 431 ТК ЕАЭС Евразийская экономическая комиссия ведет общий для всех государств-членов реестр УЭО, а в статье 433 ТК ЕАЭС установлены единые условия включения в данный реестр, что предполагает равные возможности резидентов стран — участниц ЕАЭС. Однако, говоря о единой системе транзита ЕАЭС и третьих стран, необходимо отметить, что согласование механизма предоставления участникам ВЭД данного статуса и обоюдного признания упрощений может быть значительно затруднено различиями в законодательстве, что потребует его пересмотра. Кроме того, отсутствие единого обеспечения исполнения обязанности по уплате налоговых и таможенных платежей также негативно влияет на институт УЭО, так как предоставление такого

обеспечения является одним из условий включения в соответствующий реестр.

Применение навигационных пломб по праву можно назвать краеугольным камнем единой системы транзита, так как именно принцип безопасности имеет первоочередное значение. Навигационная пломба — это техническое устройство, функционирующее на основе технологии глобальных навигационных спутниковых систем и обеспечивающее передачу таможенному органу информации, имеющей отношение к объекту отслеживания (местоположение транспорта, состояние грузового отсека), в реальном времени [4]. Навигационные пломбы помогают обеспечить безопасность и прозрачность перевозки, предотвращают несанкционированный доступ к грузу и минимизируют коррупционные риски.

Законодательно использование навигационных пломб в ЕАЭС было установлено Соглашением «О применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок» от 19.04.2022 г. В этом соглашении были определены ключевые подходы к регулированию применения в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров по территориям двух и более государств-членов и механизм организации осуществления такого отслеживания [4]. В частности, были зафиксированы объекты отслеживания, в отношении которых применяются навигационные пломбы; операторы пломб и их обязанности; состав сведений, содержащихся в навигационной пломбе; основы взаимодействия информационных систем национальных операторов пломб в государствах — членах ЕАЭС и др.

Важным пунктом соглашения стало то, что для отслеживания перевозок по территориям государств-членов могут применяться наложенные за пределами таможенной территории ЕАЭС навигационные пломбы, зарегистрированные в информационных системах национальных операторов [4], что открывает возможность успешного сотрудничества с третьей стороной. Кроме этого, данное соглашение устанавливает, что ряд норм может быть определен или уточнен в международных договорах ЕАЭС с третьей стороной, что особенно важно для единой системы транзита.

Пятый принцип — взаимное признание решений, принятых таможенными органами, и результатов проведения таможенного контроля — был установлен в ТК ЕАЭС в статье 357. Таким образом, оформленные в установленном порядке, решения таможенных органов взаимно признаются в государствах-членах и имеют равную юридическую силу на таможенной территории ЕАЭС [1]. Установление такого же принципа для единой системы транзита государств — членов ЕАЭС и третьих стран позволит снизить административную нагрузку и ускорить оформление транзитных деклараций.

Несомненно, функционирование единой системы транзита имеет огромное множество преимуществ, выгодных обоим сторонам (ЕАЭС и третьим странам).

Во-первых, начало функционирования единой системы транзита ЕАЭС и третьих стран позволит расширить и повысить эффективность внешнеэкономических связей в евразийском регионе.

Во-вторых, будет решена задача по повышению уровня обеспечения безопасности трансграничных поставок, что особенно важно в современных условиях развития общества.

В-третьих, создание единой системы транзита будет способствовать упрощению процедур международной торговли и обеспечивать благоприятные условия для осуществления перевозок товаров, что имеет первостепенное значение для развития потенциала транспортно-логистического сектора ЕАЭС.

В-четвертых, развитие свободы транзита товаров как ключевого принципа мировой торговли послужит укреплению международного имиджа ЕАЭС, что в перспективе должно привести к расширению международного сотрудничества с заинтересованными странами.

Тем не менее, перед ЕАЭС стоит ряд вызовов, затрудняющих создание единой системы транзита. Мероприятия по ее развитию проводятся в условиях жестких экономических санкций. При этом одной из самых чувствительных сфер является как раз транзит. Так, например, в соответствии со статьей V ГАТТ должна существовать свобода транзита через территорию каждого государства по путям, наиболее подходящим для международного транзита вне зависимости от происхождения транспортного средства, его места отправления и места назначения [5]. Как видно, практически все принципы сегодня нарушаются, что является предвестником кризисных явлений в международной торговле.

Серьезным вызовом является также наличие барьеров и ограничений в области транзита и транспортной политики на внутреннем рынке ЕАЭС. Факт их существования говорит о недостаточной степени интеграции механизмов регулирования и приводит к неоправданному повышению административной нагрузки на субъекты хозяйствования. Без устранения этих препятствий на внутреннем рынке сложно говорить о единой системе транзита ЕАЭС с третьими странами. Таким образом, данные проблемы имеют правовой характер.

Немаловажными проблемами остаются вопросы организационного характера. Дело в том, что большинство плановых мероприятий по развитию единой системы выполняются вне установленного срока. Причинами этого могут быть как установление планов без учета возможностей государств-членов, так и стремление последних лоббировать национальные интересы в ущерб евразийской интеграции. В совокупности это приводит к нецелесообразному замедлению интеграционных процессов, тогда как при создании единой системы транзита, тем более в современных условиях, нужна оперативность.

Таким образом, начало функционирования единой системы транзита ЕАЭС и третьих стран станет важным итогом развития интеграционных процессов в этой области. Однако ратификация Соглашения всеми госу-

дарствами — членами ЕАЭС — это лишь очередной шаг развития этого механизма, но никак не его завершение. Как отмечено в самом Соглашении, формирование и функционирование единой системы таможенного транзита осуществляются в соответствии с международным договором. Таким образом, перед ЕАЭС в будущем будут поставлены глобальные задачи по поиску партнеров, ведению с ними переговоров и заключению международных договоров.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. — URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&po=F01700314> (дата обращения: 23.09.2024).
2. О проекте Соглашения о единой системе таможенного транзита Евразийского экономического союза и третьей стороны (третьих сторон): распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии от 24 ноя. 2023 г. № 38 // Альта-Софт. — URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/23s00038/> (дата обращения: 23.09.2024).
3. Электронные транзитные декларации получают единую структуру // Евразийская экономическая комиссия. — 16.09.2022 — URL: <https://eec.eaeunion.org/news/elektronnye-tranzitnye-deklaratsii-poluchat-edinuyu-strukturu/> (дата обращения: 15.09.2024).
4. Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок: заключено в г. Москва 19.04.2022 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь (дата обращения: 23.09.2024).
5. General Agreement on Tariffs and Trade 1994 // World Trade Organization. — URL: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/ai17_e/gatt1994_e.htm (date of access: 15.09.2024).