

УДК 338.242.2

**ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОЦЕДУРЫ  
ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА****Ороева О.Д., Афонина А.Д.***Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал  
Российской таможенной академии***PROSPECTS OF THE CUSTOMS TRANSIT PROCEDURE****Oroeva O.D., Afonina A.D.***St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy***Аннотация**

В статье рассматриваются последние изменения внешнеэкономической деятельности, связанные с таможенной процедурой таможенного транзита и направленные на ускорение и упрощение прохождения таможенных процедур участниками ВЭД, разработку проекта международного договора о единой системе транзита, предусматривающего основные принципы функционирования единой системы таможенного транзита в ЕАЭС, наличием проблем в существующей системе таможенной процедуры таможенного транзита.

**Ключевые слова:** внешнеэкономическая деятельность, таможенные процедуры, транзит, участники ВЭД, единая система транзита.

**Abstract**

The article discusses the latest changes in foreign economic activity related to the customs procedure of customs transit and aimed at speeding up and simplifying the passage of customs procedures by foreign trade participants, the development of a draft international treaty on a unified transit system, providing for the basic principles of the functioning of a unified customs transit system in the EAEU, the presence of problems in the existing system of customs procedure.

**Keywords:** foreign economic activity, customs procedures, transit, foreign trade participants, unified transit system.

**Ссылка для цитирования:** Ороева О.Д., Афонина А.Д. Перспективы процедуры таможенного транзита // Бюллетень инновационных технологий. – 2023. – Т. 7. – № 4 (28). – С. 52-55. – EDN GPPQPN.

Общепринято полагать, что на данный момент системных проблем, связанных с таможенным транзитом, нет. Проблемные вопросы, возникающие в процессе правоприменительной практики, рассматриваются и дорабатываются коллективно с уполномоченными органами государств членов Евразийского Экономического Союза и с представителями бизнеса.

Как следует из Постановления Правительства от 12 июля 2023 года № 1139, участники внешнеэкономической деятельности, занимающиеся ввозом в Россию импортируемых товаров, освобождаются от обязанности предоставлять обеспечение по уплате таможенных налогов и пошлин. Данное постановление подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин [2]. Кроме того, ожидается вступление в силу новой формы и порядка заполнения тран-

зитных деклараций, установленных решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 30 мая 2023 года №73: транзитная декларация заполняется в бумажном виде, а также в виде электронного документа [1]. Данные меры принимаются для ускорения прохождения таможенных процедур.

Важно отметить затронутую на II Евразийском экономическом форуме, состоявшемся 24-25 мая в Москве, проблему необходимости дальнейшего развития наряду с транспортным коридором «Север-Юг» Транскаспийского международного коридора [3]. Данная необходимость стала отчетливо ясна в результате увеличения на 11,2% транзита угля из Казахстана через Россию в страны дальнего зарубежья, поскольку альтернативные маршруты через Каспий сегодня не готовы справиться с теми объемами, которые отгружает на экспорт

Казахстан [4]. Таким образом, перспектива развитие транспортных коридоров – это не только точка роста для промышленности, транспорта и экономики. Данные маршруты способны в корне поменять уровень взаимодействия и кооперации внутри огромной Евразии.

Главный вопрос, стоящий сегодня на повестке дня перед Евразийским Экономическим Союзом – разработка проекта международного договора о единой системе транзита, предусматривающего основные принципы функционирования единой системы таможенного транзита в Союзе, а также подходов, связанных со взаимодействием единой системы таможенного транзита с транзитными системами других стран.

25 апреля 2023 года Коллегия Евразийской экономической комиссии приняла распоряжение об одобрении Соглашения о единой системе таможенного транзита Евразийского экономического союза и третьей стороны и направлении его в страны Евразийского экономического союза для проведения внутригосударственного согласования [5].

Одним из направлений развития таможенной процедуры таможенного транзита является развитие единой системы транзита в Союзе по направлениям информационного взаимодействия между таможенными службами в части обмена электронными документами. Ошибочно полагать, что данный процесс совершенно лишен каких-либо системных проблем [6].

Одним из слабых мест в единой системе транзита (ЕСТ) ЕАЭС – использование навигационных пломб. Пока бизнесу не совсем понятно, как электронная пломба сократит время доставки товаров и упростит таможенные процедуры, если она будет налагаться оператором после перемещения большегруза с границы и после помещения товаров под процедуру таможенного транзита. С конца сентября 2018 года работал пилотный проект Федеральной таможенной службы России по мониторингу транзита автоперевозок с использованием электронных навигационных пломб на базе ГЛОНАСС. 3 апреля 2023 года вступило в силу Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок, подписанное главами государств-членов 19 апреля 2022 года в городе Москве [7]. Необходимые для вступления Соглашения в силу внутригосударственные процедуры выполнены во всех государствах членах, о чем в

ЕЭК поступили соответствующие ноты. Документ имеет статус международного договора и устанавливает правовую основу для применения в Евразийском экономическом союзе нового технологического инструмента контроля при перевозках товаров и транспортных средств – навигационных пломб. При этом сфера действия Соглашения распространяется исключительно на перевозки, осуществляемые по территориям двух и более государств Союза.

Навигационная пломба является устройством, с помощью которого дистанционно обеспечивается контроль за перемещением товаров и транспортных средств. Использование указанной технологии позволяет на расстоянии сотен и тысяч километров в онлайн-режиме наблюдать за транспортным средством и фиксировать каждое незаконное действие с товарами, находящимися в опломбированном грузовом отсеке, если они будут иметь место. За счет применения навигационных пломб обеспечивается прозрачность перевозок [8].

Соглашение направлено на минимизацию мер государственного контроля при перевозках товаров (при транзите, экспорте и в рамках взаимной торговли) и обеспечение их законного оборота на территории Союза. Соглашением предусмотрено поэтапное введение отслеживания с учетом категорий товаров и видов транспорта, которыми они будут перемещаться. Такой подход обеспечит мягкую адаптацию участников перевозок и государственных органов к новым, отвечающим современным требованиям условиям работы.

Сегодняшние реалии свидетельствуют о том, что новый современный инструмент контроля отвечает интересам как контролирующих органов, так и субъектов ВЭД.

Промежуточные результаты экспериментов с навигационными пломбами, которые были запущены в России, не обнародуются [9]. Более того у ООО «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП), который является оператором опломбирования, не представляется возможным даже выяснить список компаний-участниц экспериментов, однако сообщается, что оба правительственных эксперимента проходят в рабочем режиме, а нестандартных ситуаций с использованием навигационных пломб нет.

Специалисты в области грузоперевозок выделяют не только преимущества данной технологии, но и недостатки, главным из ко-

торых стала высокая стоимость использования навигационных пломб [10]. Правом навешивания и снятия пломб обладают только национальные операторы пломбирования. Стоимость аренды в течение 5 дней навигационной пломбы и комплекса сопутствующих операций составляет около \$200, при этом перевозчик не может ее выкупить.

Важно отметить также существующие сомнения в рациональности использования навигационных пломб [11]. Крайне трудно сделать какие-либо выводы относительно неузвимости навигационных пломб из-за того, что отсутствует публикация результатов испытаний данного оборудования. В данном случае автор может предложить обнародование данных результатов, которые отразили бы не только плюсы, но также и проблемы использования пломб, что дало бы возможность проанализировать реальные перспективы ее использования потенциальным участникам внешнеэкономической деятельности.

Высокая стоимость услуги по пользованию пломбой и время, которое затрачивается на оформление, наложение и снятие пломбы, уже не делают процесс использования навигационных пломб таким привлекательным для бизнеса.

Представители Федеральной таможенной службы отмечают, что стоимость услуг операторов связана с объемом грузоперевозок. Таким образом, чем больше компаний будет использовать навигационные пломбы, тем доступнее будет стоимость аренды и комплекса услуг. Кроме того, автор предлагает ввести льготы для приобретателей из числа участников ВЭД навигационных пломб, что позволило бы, как в случае с Постановлением Правительства от 12 июля 2023 года № 1139, заинтересовать их в перспективе установить данное оборудование.

Таким образом, система навигационного отслеживания транзитных грузов предполагает положительное воздействие использования навигационных пломб, что создает условия для беспрепятственной работы технологии навигационного отслеживания грузов и минимизации таможенных рисков при перемещении товаров по таможенной территории ЕАЭС. При учете и разрешении вероятных минусов ее применение позволяет не только минимизировать факты нарушения таможенного законодательства ЕАЭС при ввозе иностранных товаров, но и снять накопившиеся противоречия стран-участниц ЕАЭС при перемещении по ее территории товаров Союза, планируемых к вывозу.

## Список литературы

1. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 30.05.2023 № 73 (ред. от 27.09.2023) «Об утверждении формы транзитной декларации и порядка ее заполнения, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Комиссии Таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии».

2. Постановление Правительства РФ от 12.07.2023 № 1139 «Об освобождении от предоставления обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении отдельных категорий товаров».

3. Итоги II Евразийского экономического форума [Электронный ресурс]. – URL: [rg.ru/2023/05/29/itogi-ii-evrazijskogo-ekonomicheskogo-foruma.html](http://rg.ru/2023/05/29/itogi-ii-evrazijskogo-ekonomicheskogo-foruma.html);

4. Казахстан нарастил транзит угля через Россию [Электронный ресурс]. URL: [www.rbc.ru/business/14/02/2023/63eb59f79a794785b2ae4554](http://www.rbc.ru/business/14/02/2023/63eb59f79a794785b2ae4554);

5. ЕЭК одобрила Соглашение о единой системе таможенного транзита ЕАЭС и третьей стороны [Электронный ресурс]. – URL: [www.payhd.ru/company/ru/press-](http://www.payhd.ru/company/ru/press-)

[tsentr/novosti/2023/eek-odobrila-soglashenie-o-edinoj-sisteme-tamozhennogo-tranzita-eaes-i-tretejstorony](http://tsentr/novosti/2023/eek-odobrila-soglashenie-o-edinoj-sisteme-tamozhennogo-tranzita-eaes-i-tretejstorony);

6. Афонин Д. Н. Методическое, техническое и информационное обеспечение мониторинга транспортных средств и товаров при таможенном транзите // Моделирование, оптимизация и информационные технологии. – 2017. – № 4(19). – С. 36. – EDN YNWWLD.

7. Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок вступило в силу [Электронный ресурс]. URL: [www.payhd.ru/company/ru/press-tsentr/novosti/2023/soglashenie-o-primenenii-v-eaes-navigatsionnykh-plomb-dlya-otslezhivaniya-perevozok-vstupilo-v-silu](http://www.payhd.ru/company/ru/press-tsentr/novosti/2023/soglashenie-o-primenenii-v-eaes-navigatsionnykh-plomb-dlya-otslezhivaniya-perevozok-vstupilo-v-silu);

8. Афонин Д.Н., Афонин П.Н., Борякин А.В. и др. Информационное обеспечение таможенного транзита; Российская таможенная академия, Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал. – Санкт-Петербург: РИО Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала РТА, 2018. – 160 с. – ISBN 978-5-9590-1052-2. – EDN UMECRV.

9. Эксперт: повсеместное использование навигационных пломб в автоперевозках не

должно стать обязательной [Электронный ресурс]. URL: [logirus.ru/news/transport/ekspert\\_povsemestnoe\\_ispolzovanie\\_navigatsionnykh\\_plomb\\_v\\_avtoperevozkakh\\_ne\\_dolzhen\\_stat\\_obyazalov.html](http://logirus.ru/news/transport/ekspert_povsemestnoe_ispolzovanie_navigatsionnykh_plomb_v_avtoperevozkakh_ne_dolzhen_stat_obyazalov.html);

10. Применение навигационных пломб при перевозке грузов [Электронный ресурс]. – URL: [www.grandway.su/statyi/navigatsionnye\\_plomby\\_dlya\\_perevozki\\_gruzov](http://www.grandway.su/statyi/navigatsionnye_plomby_dlya_perevozki_gruzov);

11. Электронные устройства контроля за грузовыми перевозками: на пороге массового внедрения [Электронный ресурс]. – URL: [dzen.ru/a/YjQd8GU47UH16ji](https://dzen.ru/a/YjQd8GU47UH16ji).

Поступила в редакцию 29.10.2023

#### Сведения об авторах:

*Орлова Оюна Доржиевна* – доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат юридических наук, e-mail: [blackmailer03@list.ru](mailto:blackmailer03@list.ru)

*Афонина Александра Дмитриевна* – студент юридического факультета Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: [alex7472005@gmail.ru](mailto:alex7472005@gmail.ru)



Электронный научно-практический журнал "Бюллетень инновационных технологий" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу [bitjournal@yandex.ru](mailto:bitjournal@yandex.ru)