

Государственный таможенный комитет Республики Беларусь

Учреждение образования
«Государственный институт повышения квалификации и переподготовки
кадров таможенных органов Республики Беларусь»

**ЕАЭС 2.0: ТРАНСФОРМАЦИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТАМОЖЕННОГО
АДМИНИСТРИРОВАНИЯ**

МАТЕРИАЛЫ XVII МЕЖДУНАРОДНОЙ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

(10 сентября 2026 года)

Минск, 2026

УДК 339.543
ББК 65.428
Д 37

Редакционная коллегия:

Макаревич О. В. – начальник УО «Государственный институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь»

Глюза В. М. – заместитель начальника УО «Государственный институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь»

Гуринович В. М. – старший преподаватель кафедры тарифного, нетарифного регулирования и информатизации УО «Государственный институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь»

Д 37 ЕАЭС 2.0: трансформация и перспективы таможенного администрирования [Электронный ресурс]: материалы XVII Междунар. науч.практ. конф., Минск, 10 сент. 2026 г. / УО «ГИПКиПК таможенных органов Республики Беларусь» ; редкол.: О. В. Макаревич [и др.]. – Минск: УО «ГИПКиПК таможенных органов Республики Беларусь», 2026. – 38 с. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Материалы посвящены модернизации таможенного регулирования в условиях цифровой трансформации, а также дальнейшему повышению эффективности взаимодействия таможенных органов Республики Беларусь с бизнесом.

Материалы предназначены для профессорско-преподавательского состава, студентов учреждений высшего образования, аспирантов и соискателей, сотрудников таможенных органов, представителей бизнес-сообщества.

УДК 339.543
ББК 65.428
Д 37

© УО «Государственный институт
повышения квалификации и
переподготовки кадров
таможенных органов
Республики Беларусь», 2026

СОДЕРЖАНИЕ

Копытаенко Н. Н. Цифровая таможня: современное состояние, технологии будущего и перспективные направления развития	4
Зубик В. А. Таможенное декларирование и контроль: изменения, отвечающие требованиям современных реалий, пути дальнейшего развития.....	10
Падрез Ю. Г. Эволюция таможенного администрирования. Новые направления регулирования ВЭД.....	18
Коваленок Д. В. (Не)Уязвимый ресурс: как сохранить и развить компетенции декларанта в эпоху AI-автоматизации.....	22
Полудень С. А. Таможня и бизнес – трансформация в партнерстве.....	24
Карпук А. Н. Совершенствование таможенного регулирования как инструмент, направленный на повышение эффективности процессов перемещения товаров по территории ЕАЭС автомобильным видом транспорта.....	33

ЦИФРОВАЯ ТАМОЖНЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

***КОПЫТАЕНКО Наталья Николаевна**, начальник главного управления информационных технологий Государственного таможенного комитета Республики Беларусь*

Начнем с обычной рабочей ситуации. Декларация поступает в информационную систему за секунды – она изначально электронная и структурированная. А затем инспектор открывает приложенные к ней сканы: счёт-фактуру, сертификат, транспортные документы – и сверяет их глазами, строка за строкой. Вот этот разрыв между электронной декларацией и нечитаемым для системы приложением к ней – и есть тема доклада.

Мы долго шли к тому, чтобы таможня стала электронной и «невидимой» для добросовестного бизнеса и одновременно обеспечивала контрольные функции государства. Но возник парадокс: чем больше мы оцифровывали, тем сложнее становилась архитектура. Сегодня ответим на три вопроса: где мы находимся сейчас, что нам мешает двигаться дальше и что мы намерены сделать в 2026–2030 годах. Это доклад не про мечты, а про конкретные шаги по «сшиванию» разрозненных информационных систем в единую интеллектуальную таможню. Но чтобы говорить о будущем, зафиксируем точку отсчета. Если оглянуться назад, таможенное декларирование выглядело как бесконечные стопки бумажных деклараций. Поэтому и цифровизация сначала воспринималась просто как автоматизация рабочего места инспектора. Дальше год за годом она охватывала все больше направлений. Сегодня у нас электронный документооборот с бизнесом через единую точку доступа – ОАИС, система управления рисками, и «цифрой» закрыты уже все направления работы: посттаможенный контроль, экспертная, правоохранительная деятельность и иные. На внешнем контуре обеспечена интеграция с платформами электронного правительства, с общенациональными системами, а также взаимодействие в режиме реального времени в рамках ЕАЭС.

Три цифры, чтобы почувствовать масштаб: более 40 программных модулей, функциональных подсистем и баз данных; десятки терабайт данных; более 15 миллионов строк кода. Наш пройденный путь в цифрах и фактах: 40+ межведомственных документов, 16 электронных услуг, 26 административных процедур. Из этих цифр выделяю три. 33 вида таможенных документов. Сегодня нет ни одного таможенного документа, который нельзя было бы подать в виде электронного документа. Бумага как

обязательный носитель ушла полностью. Более 5 миллионов транзакций в год в автоматическом режиме. На внешнем, страновом контуре, реализован электронный обмен с 15-тью таможенными администрациями. Но количество систем и документов – не цель. Цель – время выпуска. И это ключевая цель всех мероприятий по цифровизации. В первую очередь – это сокращение времени совершения таможенных операций. Отсюда технологии автоматического совершения операций без участия должностных лиц, удалённый выпуск и автоматическое распределение декларационного массива – как между пунктами таможенного оформления, так и между сотрудниками.

- *9 из 10 импортных деклараций на товары выпускаются в течение 1 часа;*

- *время выпуска экспорта в течение 5 минут – 92%;*

- *время выпуска транзита до 10 минут – составляет порядка 95%;*

- *доля автоматического выпуска экспорта, без участия сотрудника, составляет 77%.*

- *ЦЭД - 41 пункт таможенного оформления, ряд из них работает в режиме 24/7. По такой технологии оформляется около 67 % деклараций: 56 % импортных и 83 % экспортных + ЭПТД.*

Обратим внимание на два показателя. 92 % экспортных деклараций выпускаются за 5 минут и 77 % экспорта выпускается автоматически – вообще без участия сотрудника таможни. Это уже не ускорение процедуры, это ее отсутствие для добросовестного участника ВЭД. Казалось бы, задача решена. Но именно здесь мы столкнулись с необходимостью решения следующего вопроса.

В нашем понимании у цифровизации есть начало, но не может быть завершения. Наше текущее состояние – это не финиш, а только разбег. Базовые функции таможни действительно уже «покрыты цифрой» на 100%. Но по вспомогательным направлениям – и особенно в аналитике больших данных – двигаться есть куда. Также на сегодняшний момент все еще присутствует необходимость обеспечения поддержки различных платформ и технологий в прикладных системах. Решение данного вопроса для нас остается актуальным. До конца текущего года – это первостепенная задача. Мы входим в новую Государственную программу «Цифровая Беларусь» на 2026–2030 годы и начинаем с модернизации архитектуры и создания новой автоматизированной информационной системы «Таможня». Подчеркну: АИС «Таможня» – это не строительство с нуля, а развитие существующей системы. Второй важный момент – принцип, по которому мы создаем свои системы: «цифра» должна быть исключительно ради эффективности. А эффективность опирается на три опоры: данные, кадры и технологии.

Условно: три года назад у нас были сырые данные, год назад – нехватка компетенций, сегодня задача – актуализировать технологии.

Мы уже приступили к разработке четырех концепций: интеллектуальный автодорожный пункт пропуска; интеллектуальный ведомственный пункт таможенного оформления; система аналитики и поддержки принятия управленческих решений; развитие контроля после выпуска товаров. Эти концепции станут основой интеллектуальной таможни и будут трансформированы в технические задания.

И уже сейчас мы входим в этап, когда результат измеряется не количеством поданных электронных деклараций, а глубиной сквозной автоматической проверки данных. Оценка смещается в сторону качества фоновых контролей и сопоставлений, проводимых системой без участия человека, в целях получения простого точечного результата – автоматический выпуск или целевой контроль инспектором.

В настоящий момент, с учетом современных тенденций в области развития цифровых технологий в таможенном деле, на 2026–2030 годы перед таможенными органами поставлена задача по реализации проекта «интеллектуальной таможни», который включает в себя такие мероприятия, как:

- внедрение элементов искусственного интеллекта;
- повышение эффективности противодействия внешним и внутренним угрозам информационной безопасности;
- развитие системы управления рисками и информационно-аналитического обеспечения;
- использование больших данных из таможенных и иных документов для их анализа и прогнозирования;
- развитие бесконтактных методов взаимодействия с заинтересованными лицами.

Остановимся подробнее на первом направлении – искусственном интеллекте.

Таможенное администрирование работает с колоссальными массивами данных, поэтому искусственный интеллект для нас – не дань моде, а рабочий инструмент. Мы видим три эффекта.

Первое – это скорость. Сейчас инспектор тратит основное время не на решение, а на чтение документов и сверку цифр. Эту работу можно отдать машине.

Второе – качество контроля. Модель видит в миллионах деклараций закономерности, которые человек не может удержать в голове.

Третье – масштабирование автовыпуска. Чем больше рутинных проверок автоматизировано, тем больше деклараций выпускается без участия человека. И если говорить в целом, одна из задач подпрограммы

«Экономика данных» Государственной программы «Цифровая Беларусь» на 2026-2030, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.12.2025 г. № 793, является внедрение прикладных цифровых решений для государства, граждан и бизнеса, в том числе с применением технологии искусственного интеллекта. Далее обозначу как эти эффекты раскладываются на конкретные проекты.

В рамках обозначенных задач для себя на текущем этапе мы выделили три направления применения искусственного интеллекта в проектах таможенных органов:

чтение документов – распознавание документов, прилагаемых к декларациям, и превращение их в структурированные;

подсказка инспектору, то есть предварительная позиция по выпуску товаров;

контроль и аналитика или сопоставление сведений, выявление аномалий, поддержка постконтроля.

Здесь сделаю акцент на принципе, от которого мы не отступаем: ИИ рекомендует, но решает должностное лицо. Далее разберем каждое направление по порядку.

Как уже говорилось, при практически 100% электронном декларировании значительная часть разрешительных, подтверждающих, коммерческих документов прилагаются к таможенным декларациям в виде сканов и подаются в рамках отдельных электронных услуг. Их содержание недоступно системе – только глазам инспектора. Первое направление применения искусственного интеллекта снимает это ограничение. Технология работает в три шага: текст → тип документа → сведения. Сначала изображение переводится в текст, затем определяется тип документа, затем извлекаются нужные реквизиты: номер и дата, отправитель, код ТН ВЭД, вес брутто, стоимость, страна и так далее. Результат – структурированная база сведений из документов. Это основа для двух следующих направлений: сравнивать заявленное с подтверждающим можно только тогда, когда и то, и другое существует в виде данных. Двигаться будем последовательно, расширяя перечень типов документов: от одного типа в 2027 году до семи к 2030-му. Когда данные есть – можно помогать инспектору принимать решение.

Второе направление – подсказка инспектору, и это направление, где мы видим применение искусственного интеллекта, – анализ декларации и приложенных к ней документов с формированием предварительной позиции и обоснованием причин. Инспектор видит подсказку и обоснование, принимает окончательное решение. Каждое решение инспектора возвращается в модель как новый учебный пример. Подчеркну: подсказка без обоснования была бы бесполезна и даже вредна. Инспектор несет персональную ответственность за решение — значит, он должен

понимать, на чем основана рекомендация, и иметь возможность ее отклонить.

Мы запустили сервис подготовки для модели на основании исторических массивов сведений. Ее обучение – это задача ближайшего года. Но уже сейчас можно оценить, сколько качественных примеров реально есть по каждому типу документов, и начать первые эксперименты с моделью до старта основного этапа. К этому направлению мы подходим с осторожностью, поскольку это первое применение ИИ в таможенных органах и готовых размеченных данных просто нет. Кроме того, исторические решения зафиксированы как итог, но без оснований – машине не на чем учиться. Отказы и расхождения составляют малую долю деклараций, то есть самые важные примеры – самые редкие. Поэтому данные будет создавать сама эксплуатация: с первого дня каждое решение инспектора будет фиксироваться в структурированном виде.

Отметим еще один момент, что показатель точности мы измеряем по совпадению позиции модели с итоговым решением инспектора, то есть по самой строгой шкале. И даже неточная подсказка полезна, если она объяснима: она указывает, куда смотреть, а решение остается за человеком.

Третье направление – контроль и аналитика и оно работает уже не с отдельной декларацией, а с массивом. Здесь основной задачей мы видим возможность автоматически сопоставлять то, что заявлено в декларации, с тем, что написано в документах, и находить расхождения. Начало – это сопоставление граф декларации на товары с документами. Сведения, извлеченные в рамках первого направления, автоматически сверяются с графами декларации, учитываются меры нетарифного и тарифного регулирования, особенности налогообложения. Расхождение – это сигнал инспектору с точным указанием, где именно оно выявлено. Например, код и вес совпадают, а стоимость в документе отличается от заявленной.

Следующий блок – это выявление аномалий. Модели находят нетипичные сочетания: код товара – вес – стоимость – страна – маршрут. Заранее написанные правила здесь не нужны: модель сама учится тому, «как обычно бывает» и отмечает то, что из этой картины выпадает.

И в завершение постконтроль и аналитика: выявление связей (контрагенты, перевозчики, адреса, транспортные средства, аналитические витрины и отчеты на основе накопленных данных).

В итоге по отдельности – это инструменты. Вместе – система. Использование указанных направлений, как единое целое, позволит таможенным органам решать следующие задачи:

создать технические возможности распознавания и наполнения базы данных сведениями из представляемых документов для их дальнейшего анализа и сравнения со сведениями, заявленными в таможенных документах;

обеспечить поддержку принятия решений о выпуске или отказе в выпуске товаров при их помещении под таможенные процедуры;

развить систему управления рисками и аналитического обеспечения на основании массивов исторических данных.

Внедрение потребует не только технологических инвестиций на принципах применения импортозамещающих технологий, но и пересмотра нормативной базы и подготовки кадров нового типа. Именно этот путь обеспечит фундаментальный запас прочности и адаптивности в условиях быстро меняющихся требований экономической и национальной безопасности. И, поскольку речь идет о решениях в отношении бизнеса, отдельно скажу о правилах игры.

Завершая, назовем принципы, на которых основаны проработка и внедрение искусственного интеллекта в таможенных органах:

- ИИ не принимает решений – предварительная позиция носит исключительно рекомендательный характер.
- Объяснимость – каждая подсказка сопровождается перечнем повлиявших признаков.
- Прослеживаемость – версия модели, входные данные и результат протоколируются.
- Контроль качества, когда точность измеряется непрерывно.
- Защита данных, то есть обучение и работа только на инфраструктуре ГТК.
- Человек в контуре – инспектор может не согласиться, и именно это улучшает модель.

И главный ориентир, ради которого все это делается. Мы исходим из подхода: для добросовестных участников внешнеэкономической деятельности таможня должна быть максимально «невидимой», а решения прозрачные. Развитие таможенных органов должно способствовать развитию международной торговли, росту товарооборота и экспорта, высокому качеству таможенного администрирования – и все это не в ущерб обеспечению экономической безопасности. Доклад начат с обычной рабочей ситуации: система получает декларацию за секунды, а инспектор потом читает сканы глазами. Задача ближайших пяти лет, чтобы этот разрыв исчез. Не за счет новых систем поверх старых, а за счет единого интеллектуального контура, в котором данные, кадры и технологии работают вместе.

ТАМОЖЕННОЕ ДЕКЛАРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ: ИЗМЕНЕНИЯ, ОТВЕЧАЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯМ СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЙ, ПУТИ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ

***ЗУБИК Виктор Анатольевич**, начальник главного управления организации таможенного контроля Государственного таможенного комитета Республики Беларусь*

Развитие информационных технологий, повсеместное внедрение искусственного интеллекта, а также стремление к обеспечению комфортного пересечения границы как для бизнеса, так и для граждан мотивирует таможенные органы на дальнейшее развитие. Цель – высокое качество таможенного администрирования при минимальных издержках на таможенный контроль.

В докладе будут рассмотрены вопросы текущей ситуации и запланированные к реализации бизнес-процессы, связанные с таможенным декларированием и проведением таможенного контроля, результатом внедрения которых станет создание интеллектуальных пункта пропуска и ведомственного пункта таможенного оформления.

Пункт пропуска.

Для сокращения времени пересечения границы таможенными органами приняты и принимаются меры по оптимизации каждого этапа совершения таможенных операций в пункте пропуска.

К таким мерам относятся автоматическое считывание регистрационного номера транспортного средства, и его автоматическая регистрация в зоне таможенного контроля. Факт въезда в пункт пропуска, прохождение видов государственного контроля фиксируются в системе электронных талонов.

На этапе помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита белорусской таможней в том числе используется технология «автовыпуска» товаров, таможенное декларирование которых осуществлено в электронной форме. Данная технология, в том числе способствует сокращению времени выпуска товаров, оптимизации совершения таможенных операций, снижая нагрузку на добросовестный бизнес.

В 2026 году информационной системой таможенных органов без участия должностных лиц оформлено 46% ЭТД (в отношении товаров, к которым не применяются запреты и ограничения).

Для удобства граждан реализована возможность представления электронной предварительной информации на портале «Е-паслуга» и в соответствующем мобильном приложении. Услугой могут

воспользоваться физические лица, у которых отсутствует электронная цифровая подпись. Такая услуга позволяет сократить время нахождения в пункте пропуска, которое затрачивается на заполнение пассажирской таможенной декларации (далее – ПТД) и минимизировать ошибки при ее заполнении.

Справочно. Таможенными органами разработаны памятки по порядку заполнения электронной предварительной информации и электронной ПТД посредством портала «Е-Паслуга», которые содержат пошаговые комментарии порядка внесения сведений и размещены на едином портале таможенных органов Республики Беларусь.

Продолжается проведение экспериментов, которые являются еще одним шагом формирования интеллектуальной таможни. Например, эксперимент по совершению всех таможенных операций на одном рабочем месте при въезде в РПТО по принципу «одного окна» или «одна остановка».

Справочно. Суть эксперимента заключается в том, что все операции, включая декларирование транспортного средства международной перевозки, автомобильный контроль, автоматический выпуск транзита, осуществляются на канале. Эксперимент проводится в республиканском пункте таможенного оформления (далее – РПТО) «Берестовица». Срок его действия – до 31.12.2026.

Касательно убытия товаров с таможенной территории ЕАЭС, на сегодняшний день в Беларуси реализовано автоматическое совершение таможенных операций, связанных с убытием порожних железнодорожных составов. В течение 2026 года в автоматическом режиме убыло 88% порожних вагонов и контейнеров.

Дальнейшим этап – это автоматизация выдачи разрешения на убытие товаров. Для этого необходимо внедрить предварительное информирование на убытие. Такая предварительная информация будет использоваться таможенными органами в том числе для оценки рисков. Таким образом, контроль будет проведен до въезда транспортного средства в пункт пропуска (в момент его нахождения в зоне ожидания), что в конечном итоге будет способствовать сокращению времени пересечения границы.

ГТК инициированы изменения в Таможенный кодекс ЕАЭС в части введения электронного предварительного информирования в отношении убывающих товаров.

В целях создания комфортных условий для пересечения границы функционирует система электронной очереди въезда транспортных средств в пункт пропуска, созданы зоны ожидания.

В 2026 году во всех пунктах пропуска внедрена система удаленной регистрации в электронной очереди легковых автомобилей, которая

позволяет исключить длительное нахождение в «живой» очереди на границе. 65% выезжающих автомобилей регистрируются до прибытия на границу.

Справочно. Ранее в качестве эксперимента система удаленной регистрации функционировала только в РПТО «Варшавский мост».

Также с 1 января текущего года реализована возможность удаленного бронирования даты въезда легкового автомобиля в пункт пропуска. В течение года услугой бронирования воспользовались тысячи легковых автомобилей (3700). С целью повышения эффективности планирования грузоперевозок с 1 апреля такая услуга стала возможной и для грузовых транспортных средств. С начала действия услугой бронирования воспользовались сотни грузовых автомобилей (400).

Справочно. За бронирование взимается плата в размере 31,5 базовой величины (1 417,5 рублей) с грузовика и 15,5 базовых величин (697,5 рублей) с легкового автомобиля.

Относительно непосредственной обстановки в пункте пропуска на сегодняшний день таможенными органами ведется централизованный круглосуточный мониторинг нахождения транспортных средств на различных этапах оформления. Анализируются сведения об очереди на сопредельной стороне, количестве пропущенных транспортных средств, среднем времени нахождения транспортных средств в пунктах пропуска и принимаемых таможнями мерах для сокращения времени прохождения границы.

Планируется дальнейшая автоматизация системы мониторинга, что позволит оперативно в режиме реального времени выявлять транспортные средства, по которым произошли задержки в совершении таможенных операций, и принимать соответствующие меры реагирования.

Как результат принимаемых таможенными органами мер, среднее время нахождения грузовых автомобилей в пункте пропуска снизилось на 2 % в 1 полугодии этого года в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. По легковым автомобилям показатели более существенные: на «зеленом» коридоре время сократилось на 21 %, на «красном» – на 17%.

Стоит отметить, что таможенные органы при практической реализации указанных подходов исходят из принципа соблюдения баланса сочетания автоматизированных проверок и человеческого вмешательства. Автоматический выпуск позволяет ускорить процесс оформления товаров, но не отменяет таможенный контроль и не заменяет все его формы.

Данная задача эффективно решается, в том числе, посредством проведения таможенного осмотра с применением досмотровой рентгеновской техники. Сегодня в среднем 1200 автомобилей в сутки по всей стране проходят через инспекционный досмотровый комплекс (далее – ИДК).

Кроме ИДК в усиленном режиме используются рентгеновские установки досмотра багажа и товаров.

В качестве дальнейших направлений развития таможенными органами планируется внедрить интеллектуальный (машинный) анализ рентгеновских изображений, полученных с применением ИДК.

Также прорабатывается вопрос использования досмотровых устройств визуализации человека. Такие устройства предназначены для бесконтактного обнаружения скрытых на теле подконтрольного лица предметов и могут быть использованы с согласия лица в качестве альтернативы личному таможенному досмотру.

Еще одним из эффективных инструментов контроля на сегодняшний день являются навигационные пломбы, применение которых позволяет дистанционно осуществлять мониторинг перевозок в режиме реального времени.

С 11.02.2026 начался первый этап отслеживания перевозок объектов отслеживания с применением навигационных пломб по территориям двух и более государств – членов ЕАЭС в соответствии с Соглашением о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19.04.2022.

С 31.07.2026 – второй этап отслеживания. Его цель – расширение перечня отслеживаемых товаров и повышение прозрачности логистических процессов, а также сокращение доли «теневого» товарооборота.

Решением Совета ЕЭК от 09.07.2026 № 71 утвержден перечень товаров и (или) категорий товаров, случаев и (или) условий, когда перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежит отслеживанию с применением навигационных пломб.

В частности, в данный перечень включены товары, декларантом и одновременно перевозчиком которых на всем пути их следования (перевозки) выступает уполномоченный экономический оператор, перевозимые на транспортных средствах ЕАЭС (пункт 16).

Статистика в рамках Соглашения. В Республике Беларусь наложено 66 тыс. навигационных пломб, снято из стран ЕАЭС – 13.4 тыс.

Применение навигационных пломб обеспечивает прозрачность перевозок товаров по таможенной территории ЕАЭС. Как результат, по системе белорусских таможенных органов за первое полугодие 2026 года установлено 16 случаев полной недоставки товаров, в 8 раз меньше, чем в первом полугодии 2025 года (123 таких факта).

Этот результат достигнут в том числе в связи с расширением применения навигационных пломб.

На основании вышеизложенного, стоит отметить, что на сегодняшний день пункты пропуска достаточно интеллектуальные. Вместе с тем одним

из стратегических направлений совершенствования таможенного администрирования в пунктах пропуска является внедрение программного обеспечения автоматизации совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, включая:

реализацию автоматического совершения таможенных операций, связанных с прибытием (убытием) товаров и (или) транспортных средств международной перевозки на (с) таможенную территорию ЕАЭС;

реализацию автоматического принятия решений при совершении таможенных операций, связанных с выпуском товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита;

совершенствование информационного взаимодействия с иными государственными цифровыми платформами;

модернизацию информационно-коммуникационной инфраструктуры таможенных органов, включая установку (модернизацию) ИДК, рентгеновских установок досмотра багажа и товаров, видеонаблюдения, иных программно-аппаратных комплексов, серверного и телекоммуникационного оборудования.

Ведомственный пункт таможенного оформления

Уведомление о размещении товаров в зоне таможенного контроля сегодня регистрируется автоматически. В перспективе планируется автоматизировать помещение товаров на временное хранение. Для этого потребуется внести изменения в бизнес-процесс данной таможенной операции и оцифровать сведения о лице, которым заявляется временное хранение.

Что касается таможенного декларирования, Таможенный кодекс ЕАЭС, вступивший в силу в 2018 году, окончательно закрепил приоритет электронного декларирования на пространстве ЕАЭС. Заложенные в Таможенном кодексе ЕАЭС сроки выпуска товаров (4 часа) не могли быть реализованы без использования информационных технологий на всех этапах совершения таможенных операций, в том числе при принятии решений о выпуске товаров или необходимости проведения таможенного контроля.

В настоящее время 90 % ввозимых товаров оформляются в течение 1 часа, 94 % вывозимых товаров – в течение 5 минут.

Что лежит в основе достигнутых результатов?

Регистрация таможенных деклараций и иных таможенных документов, представляемых в таможенные органы в виде электронных документов, осуществляется в автоматическом режиме в считанные мгновения.

Активное развитие центра электронного декларирования позволило направлять таможенные декларации на наименее загруженные ПТО и равномерно распределять нагрузку между должностными лицами.

Безусловно применение автоматического выпуска товаров способствовало сокращению сроков оформления. Сейчас автовыпуск реализован в 9 таможенных процедурах из 17.

Также в настоящее время реализовано автоматическое принятие решения по корректирующим декларациям на товары (далее – КДТ), поданным до выпуска товаров, такие КДТ принимаются автоматически при условии, что таможенным органам по результатам контроля не запрошены документы или декларант не уведомлен о проведении таможенного досмотра (осмотра) или назначении таможенной экспертизы, при этом сведения о наименовании товаров не должны быть изменены.

В 2025 г. автоматически принято более 100 КДТ в таможенных процедурах экспорта, реэкспорта, реимпорта, беспошлинной торговли, в 2026 – также в таможенной процедуре временного вывоза.

Еще немаловажным моментом стала возможность представления таможенному органу документов, подтверждающих сведения, заявленные в декларациях на товары, на принципах электронного документооборота посредством общегосударственной автоматизированной информационной системы.

Налажено информационное взаимодействие между таможенными органами и владельцами складов временного хранения. Обеспечена возможность получения владельцем таможенного склада информации о товарах, помещенных под таможенную процедуру таможенного склада и размещаемых на таком таможенном складе или помещенных под таможенную процедуру в целях завершения действия таможенной процедуры таможенного склада.

При этом, помимо сокращения срока выпуска товаров, за последние 5 лет значительно уменьшилось и количество отказов в выпуске товаров. Предоставленная Таможенным кодексом ЕАЭС возможность корректировки сведений, заявленных в декларации на товары, до выпуска товаров, а также проводимая ГТК и таможенными системная работа по исключению случаев необоснованного принятия должностными лицами решений об отказе в выпуске товаров, привело к значительному снижению доли отказных деклараций.

Доля отказов в выпуске за последние 5 лет в отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру экспорта, снизилась более чем в 11 раз, помещаемых под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления – более чем в 2 раза.

Таможенными органами проводится работа и по снижению направляемых декларантам запросов (требований). Отмечается устойчивая тенденция их снижения в отношении экспортных товаров. Аналогичная тенденция отмечается и в отношении КДТ, подаваемых экспортерами до выпуска товаров.

Это позитивно отражается на времени выпуска экспортируемых товаров.

Вместе с тем в отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, доля направляемых таможенными органами запросов остается высокой, также высокой остается доля и количества регистрируемых таможенными органами КДТ, подаваемых по инициативе декларанта. Доля таких КДТ остается стабильной на протяжении последних 5 лет и составляет около 4% от зарегистрированных деклараций на товары, что на порядок выше, чем при экспорте.

Это, возможно, свидетельствует о поспешности направления декларантами недостаточно проверенных деклараций на товары, а замеченные позднее неточности корректируются подачей КДТ, что приводит к затратам как декларантов, так и таможенных органов. Более тщательная подготовка таможенных документов декларантами – еще один резерв для сокращения времени выпуска товаров, а со стороны таможенных органов – проведение работы по сокращению направляемых запросов (выставляемых требований) в отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

В целях дальнейшего развития таможенного администрирования в ведомственном пункте таможенного оформления в целях создания фундамента интеллектуальной таможни таможенными органами будет продолжаться работа по расширению автоматического выпуска, а также принятия информационной системой решений по иным таможенным документам.

В настоящее время проводятся необходимые доработки для реализации автоматического принятия КДТ, поданных после выпуска товаров. В автоматическом совершении таможенных операций будут участвовать КДТ, не требующие подачи отдельного обращения: в случаях продления срока действия таможенной процедуры временно вывоза, при уплате периодических платежей в таможенной процедуре временного ввоза (допуска), при уплате таможенных пошлин, налогов, в отношении которых предоставлена отсрочка их уплаты.

Будет расширяться работа центра электронного декларирования. В перспективе, помимо деклараций на товары и заявлений о выпуске товаров до подачи декларации на товары, планируется включить в автоматическое распределение между ПТО документы, отражающие исчисление и уплату утилизационного сбора.

Также будет реализовано автоматическое распределение таможенных документов из информационных систем заинтересованных лиц непосредственно на специализированные рабочие места таможенных органов, что упростит процесс принятия должностным лицом таможенного

документа в работу и наряду с другими нововведениями будет способствовать сокращению сроков выпуска товаров.

Синергетический эффект от уже принятых мер, а также от запланированных мероприятий, направлен на достижение «высокой» цели автоматизации совершения всех таможенных операций путем создания эффективной, прозрачной и удобной системы взаимодействия между таможенными органами и участниками ВЭД.

Это предполагает переход к полностью автоматизированному режиму выполнения таможенных и иных операций с использованием передовых цифровых технологий, что позволит ускорить оформление товаров, минимизировать ошибки, снизить административную нагрузку на бизнес, оптимизировать деятельность контролирующих органов и повысить эффективность таможенного администрирования и контроля всей цепочки поставки товаров.

ЭВОЛЮЦИЯ ТАМОЖЕННОГО АДМИНИСТРОВАНИЯ. НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЭД

ПАДРЕЗ Юрий Геннадьевич, начальник главного управления тарифного и нетарифного регулирования Государственного таможенного комитета Республики Беларусь

Одним из основных принципов функционирования таможенного союза в рамках Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) является единое таможенное регулирование.

При этом, правоприменительная практика и адаптация к условиям внешнеэкономической деятельности обуславливают не только постоянное совершенствование и изменения правового регулирования таможенных правоотношений, но и формирование новых направлений таможенного администрирования.

В высокой степени готовности находится Протокол, предусматривающий ряд существенных изменений в Таможенный кодекс ЕАЭС.

В связи с увеличением количества применяемых мер защиты внутреннего рынка, тарифных льгот потребовались корректировки норм об уплате платежей в отношении товаров, помещенных под таможенные процедуры, предусматривающие их переработку, и в Таможенный кодекс ЕАЭС включены следующие поправки:

предусматривающие особенности применения льгот по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении продуктов переработки, изготовленных из иностранных товаров, помещенных под таможенную процедуру СТЗ;

также в части применения дифференцированного подхода при исчислении и уплате специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин в отношении продуктов переработки, полученных вне таможенной территории ЕАЭС (статья 136 и 186 ТК ЕАЭС); *(такие пошлины не будут уплачиваться при помещении под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления продуктов переработки, образовавшихся в результате таких операций по переработки вне таможенной территории, как ремонт, либо иных операций, которые будут установлены Комиссией).*

Работа над внесением изменений в Таможенный кодекс ЕАЭС на этом не завершена и в настоящее время активно ведется подготовка следующего протокола с учетом практики.

Так, в 2022 году в рамках антиковидных мер было принято Решение Совета ЕЭК № 75, определяющее основание для предоставления отсрочки или рассрочки уплаты ввозных таможенных пошлин без уплаты процентов

(до полугода), но с предоставлением обеспечения уплаты. Однако такое послабление не было востребовано белорусскими субъектами хозяйствования в связи с временными и материальными издержками.

В связи с чем нами предложено внесение изменений в Таможенный кодекс в части наделения Комиссии компетенцией на установление обстоятельств, при которых при отсрочке или рассрочке уплаты таможенных пошлин обеспечение уплаты не предоставляется. Предложение согласовано экспертами всех государств-членов ЕАЭС.

Помимо работы над Таможенным кодексом ЕАЭС принимаются меры по формированию новых подходов администрирования на уровне иных актов, регулирующих таможенные правоотношения.

В рамках такой работы подписано (04.12.2023) Соглашение о гармонизированной системе определения происхождения товаров, вывозимых с таможенной территории ЕАЭС, которое направлено на унификацию подходов государств-членов ЕАЭС, что в итоге будет способствовать упрощению доступа евразийских товаров на внешние рынки и упреждению возникновения барьеров на внутреннем рынке ЕАЭС.

Кроме того, в целях единообразного администрирования мер нетарифного регулирования¹, зависящих от происхождения товаров и вводимых государствами-членами ЕАЭС в одностороннем порядке в соответствии со статьей 47 Договора о ЕАЭС от 29 мая 2014 года, завершается работа над проектом Специальных правил определения происхождения экспортируемых товаров.

Специальные правила будут применяться на «внутрисоюзном» контуре администрирования и позволят значительно повысить эффективность мер нетарифного регулирования, вводимых государствами-членами в отношении вывозимых за пределы ЕАЭС товаров, что актуально в связи с количеством таких мер.

В соответствии с положениями Специальных правил, в случае введения отдельной меры регулирования, в отношении вывозимых аналогичных товаров (товары, классифицируемые тем же кодом ТН ВЭД ЕАЭС и имеющие такое же описание, как и товары, в отношении которых установлены отдельные меры регулирования) потребуется документальное подтверждение их происхождения (сертификатом о происхождении товара либо декларацией о происхождении товара).

Соглашение и Специальные правила определяют единые для государств-членов ЕАЭС критерии определения происхождения вывозимых товаров, стандарты оформления, удостоверения и проверки сертификатов происхождения, общий порядок документального

¹ запрет на вывоз товаров; количественные ограничения вывоза товаров; разрешительный порядок вывоза товаров

подтверждения происхождения товаров, условия административного сотрудничества между таможенными органами и органами, уполномоченными на выдачу сертификатов о происхождении товаров, и другие положения, необходимых для эффективной работы с происхождением вывозимых товаров.

В рамках развития цифровизации белорусскими таможенными органами для автоматизации процессов таможенного оформления экспортируемых товаров, в том числе и при администрировании Специальных правил, организованы мероприятия по использованию электронной базы данных о выданных Белорусской торгово-промышленной палатой сертификатах.

Также государствами-членами ЕАЭС совместно с Комиссией проведена комплексная работа по адаптации Непреференциальных правил определения происхождения товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС, к новым реалиям внешнеэкономической деятельности в условиях санкционного давления со стороны недружественных стран, а также вводимым в этой связи нашими странами ответным и специальным экономическим мерам.

В частности, согласно изменениям в Непреференциальные правила определения происхождения товаров, утвержденные Решением Совета Евразийской экономической комиссии № 49 (далее – Правила), появилась возможность использования:

- преференциального сертификата для целей подтверждения непреференциального происхождения аналогичных товаров, когда критерии их происхождения одинаковы;

- сертификата о происхождении товара, выданного для иного государства-члена ЕАЭС или в целом для ЕАЭС;

- а в отношении аналогичных товаров не высокой стоимости (не более 1500 евро), - декларации о происхождении товаров.

За последнее десятилетие в Республике Беларусь, как и во всем мире, наблюдается рост востребованности на рынке электромобилей, а ввиду их экологичности государствами-членами ЕАЭС создавались условия для импорта таких транспортных средств, как на уровне права Союза, так и на национальном уровне путем предоставления различного рода льгот. Одновременно создавалось и развивалось собственное производство электромобилей.

Однако до недавнего времени «чистые» электромобили, не оснащенные двигателем внутреннего сгорания, классифицировались в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС тем же кодом, что и последовательные гибриды, оснащенные двигателем внутреннего сгорания, что в свою очередь затрудняло их отдельный учет и администрирование для таможенных целей, а также для более точечного субсидирования оборота

легковых автомобилей в рамках программы поддержки «зеленого транспорта».

По инициативе Республики Беларусь были внесены соответствующие изменения в ТН ВЭД ЕАЭС и чистые «электромобили» выделены в самостоятельные позиции ТН ВЭД ЕАЭС.

В настоящее время наблюдается активная интенсификация процессов по созданию зон свободной торговли ЕАЭС с третьими странами.

Так, ЕАЭС и государствами-членами ранее были заключены соглашения о зонах свободной торговли с Вьетнамом, Сербией и Ираном, а только в текущем году - с Монголией, Объединенными Арабскими Эмиратами и Индонезией.

Соглашение с Монголией вступило в силу 22 июля текущего года, Соглашение с Объединенными Арабскими Эмиратами вступает в силу с 6 октября, а Соглашение с Индонезией в настоящее время проходит процедуры ратификации.

Указанные соглашения формируют новую веху в торговых отношениях, обеспечивая перевод взаимной торговли с данными странами на качественно новый уровень, а также рост товарооборота между сторонами.

Следует отметить, что нормой для всех заключаемых соглашений стало упрощение подтверждения применения тарифных преференций. При наличии сведений о сертификате происхождения товара в базе данных уполномоченных органов отсутствует необходимость предъявлять бумажный оригинал такого сертификата, достаточно его копии, в том числе и электронной.

Таким образом, эволюция таможенного администрирования это сложный процесс, который эффективен только при условии постоянного реагирования на изменяющиеся экономические, политические и торговые условия.

(НЕ)УЯЗВИМЫЙ РЕСУРС: КАК СОХРАНИТЬ И РАЗВИТЬ КОМПЕТЕНЦИИ ДЕКЛАРАНТА В ЭПОХУ AI-AВТОМАТИЗАЦИИ

КОВАЛЕНКО Дмитрий Витальевич, генеральный директор РУП «БЕЛТАМОЖСЕРВИС»

Цифровая трансформация таможенного администрирования и внедрение искусственного интеллекта (AI) существенно меняют содержание работы специалиста по таможенному декларированию. Если ранее значительная часть рабочего времени декларанта приходилась на ручное заполнение документов, поиск нормативной информации и проверку сведений, то современные информационные системы способны автоматически извлекать данные из документов, выполнять контроль заполнения, рассчитывать платежи и поддерживать анализ рисков. Поэтому ключевой вопрос сегодня заключается не в замене декларанта, а в трансформации его профессиональных компетенций.

Рынок таможенного представительства и новые вызовы

По данным, приведенным в докладе, в ЕАЭС действует 1 389 таможенных представителей, а численность специалистов по таможенному декларированию оценивается примерно в 34,3 тыс. человек. В Беларуси насчитывается 80 таможенных представителей и около 2 204 аттестованных специалистов. При этом доля самодекларирования на белорусском рынке оценивается примерно в 60%, что усиливает конкуренцию за оставшийся сегмент услуг и повышает требования бизнеса к скорости, качеству и цифровому удобству таможенного оформления.

Снижение среднего количества деклараций, приходящихся на одного таможенного представителя, наблюдается в Беларуси с 2022 года. В 2026 году показатель составляет около 3 103 деклараций в год против 7 073 в 2021 году. Одновременно число таможенных представителей стабилизировалось на уровне около 80 организаций. В такой ситуации конкурентным преимуществом становится не простое выполнение стандартной операции, а способность предоставлять комплексную экспертную и цифровую услугу.

Компетенции декларанта: от оператора к эксперту

Международная практика демонстрирует различные модели допуска и развития специалистов. В Беларуси и Кыргызстане сохраняется обязательная аттестация, тогда как в России и Казахстане отдельный аттестат специалиста не требуется. В Европейском союзе используется многоуровневая модель компетенций, включающая уровни от базовой осведомленности до экспертного уровня; Европейская рамка таможенных компетенций охватывает 21 область знаний. В Китае и Сингапуре также

применяются механизмы оценки профессиональных знаний и градации уровня подготовки.

AI наиболее эффективно автоматизирует повторяемые и формализованные операции, но экспертная оценка необходима при нестандартной классификации товаров, оценке рисков, интерпретации сложных нормативных требований и принятии решений в условиях неопределенности. Следовательно, наиболее устойчивой становится компетентность, сочетающая глубокое знание таможенного законодательства и ВЭД, аналитическое мышление, способность работать с цифровыми системами и умение контролировать результаты автоматизированных решений.

Предложения по развитию института специалиста по таможенному декларированию

В ходе доклада предложено совершенствовать систему управления профессиональными компетенциями. Основные направления — закрепление аттестата специалиста за конкретной организацией, формирование открытого перечня аккредитованных специалистов и переход к дифференцированному, многоуровневому подходу к подготовке.

AI как инструмент повышения эффективности декларанта

Перспективным направлением является внедрение AI непосредственно в информационные системы таможенного представителя. Принципиальным является сохранение подхода, при котором рутинные операции передаются автоматизированным инструментам, а окончательное решение остается за квалифицированным специалистом.

Заключение

Конкурентоспособность декларанта в цифровой среде будет определяться не скоростью ручного ввода информации, а способностью проверять и интерпретировать результаты автоматизации, работать со сложными и нестандартными ситуациями и принимать обоснованные решения. Для таможенных представителей это означает необходимость одновременно развивать систему профессиональных компетенций и цифровые инструменты. Оптимальной моделью становится взаимодействие квалифицированного специалиста и AI, при котором технология сокращает рутинную нагрузку, а человек сохраняет функцию экспертного контроля и принятия окончательного решения. Развитие программного продукта «WEB-declarant» с интеллектуальными модулями рассматривается в докладе как практический инструмент реализации такой модели, вывод продукта на широкий рынок запланирован РУП «БЕЛТАМОЖСЕРВИС» на 2027 год.

ТАМОЖНЯ И БИЗНЕС- ТРАНСФОРМАЦИЯ В ПАРТНЕРСТВЕ

***ПОЛУДЕНЬ Сергей Анатольевич**, Председатель Республиканского союза участников таможенных отношений*

В прошлом году завершилась пятилетняя программа (с 2021 по 2025 годы) развития таможенной службы Республики Беларусь, главной стратегической целью которой являлось обеспечение безопасности в сфере внешнеэкономической деятельности и содействии внешней торговле.

Таможенной службой в этот период решались ключевые задачи в сфере развития информационных технологий, тарифного и нетарифного регулирования, совершенствования объектов таможенной инфраструктуры, а также сокращения времени таможенного оформления.

Стратегической целью развития таможенных органов Республики Беларусь на 2026-2030 годы Государственный таможенный комитет (далее - ГТК) определил для себя создание качественно новой, адаптивной к быстро меняющейся реальности «интеллектуальной таможни», вобравшей в себя элементы искусственного интеллекта, актуальные подходы к анализу больших данных, дальнейшую автоматизацию таможенных процессов.

Для реализации этих целей планируется:

внедрение технологий, обеспечивающих автоматическое совершение таможенных операций без участия должностных лиц в местах перемещения товаров через таможенную границу;

минимизация влияния человеческого фактора на процесс принятия управленческих решений на разных этапах таможенного администрирования и сокращение времени совершения таможенных операций путем автоматизации деятельности таможенных органов;

повышение качества и скорости проведения таможенного контроля с применением неинтрузивного досмотрового оборудования за счет внедрения элементов автоматизации в процесс анализа рентгенографических изображений, в том числе искусственного интеллекта.

Кроме того, при реализации основных направлений развития таможенной службы Республики Беларусь в ближайшие пять лет ГТК заверяет, что будет ориентироваться на:

уменьшение контрольной нагрузки на участников внешнеэкономической деятельности;

совершенствование методического инструментария, направленного на повышение качества и оперативности выбора объектов таможенного контроля, в том числе основанного на использовании IT-технологий;

а также дальнейшее совершенствование правовой базы, которая, с одной стороны, позволит обеспечить надежный контроль и безопасность, а с другой (что для нас является особенно важным) - не станет излишним барьером для бизнеса.

Однако, достижение положительного эффекта при реализации поставленных таможенными органами ориентиров возможно только во взаимодействии с нашими предприятиями.

Считаем, что трансформации в таможенном администрировании будут идти в плюс, только если они будут осуществляться в партнерстве с бизнесом.

Ведь у нас и сейчас имеются нерешенные вопросы в сфере таможенного законодательства и в целом внешнеэкономической деятельности, а с учетом динамично меняющегося законодательства, естественно, что вопросы, которые необходимо будет решать, будут появляться и в дальнейшем.

Гласное, чтобы мы своевременно и оперативно реагировали на возникающие проблемы, чтобы все трансформации в таможенной сфере давали положительный импульс в осуществлении хозяйственной деятельности наших предприятий.

Конференция является той площадкой, где есть возможность обозначить определенные вопросы, обсудить и подтолкнуть к решению имеющихся проблем, а может быть и сразу выработать наиболее оптимальные решения.

Поэтому на сегодняшней конференции укажем некоторые вопросы, но которые заслуживают повышенного внимания в настоящий момент и потребуют взаимоприемлемых и взвешенных решений.

Данные вопросы разделим на два блока - решение которых необходимо осуществлять на наднациональном уровне, задействуя площадку ЕЭК, и также на уровне национального законодательства.

Первый блок – Наднациональный уровень.

Как известно, в настоящее время идет активная работа над подготовкой второго Комплексного Протокола по изменению положений Таможенного кодекса ЕАЭС. Поэтому хотелось бы, чтобы в него вошли ряд инициатив, которые действительно облегчают жизнь участников ВЭД.

1. Так, предлагается в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) установить срок для начала проведения таможенного досмотра.

В Республике Беларусь национальным законодательством определено, что проведение таможенного досмотра должно начаться не позднее 1 рабочего дня с момента принятия таможенным органом решения о проведении такого досмотра.

Белорусские субъекты хозяйствования, в первую очередь, перевозчики, уже привыкли к такому установленному сроку и даже периодически задают вопросы таможенным органам, когда не начинается таможенный досмотр в течение 3-х часов с момента принятия решения о проведении досмотра.

Вместе с тем, сроки начала проведения таможенного досмотра в других государствах-членах ЕАЭС различаются и могут составлять от 5 до 46 дней.

Практика работы последних месяцев показала, что затягивание сроков начала проведения досмотров стала носить системный характер, особенно на казахстанском участке границы ЕАЭС, что влечет за собой необоснованные задержки прохождения грузов через границу и длительные простои транспортных средств.

Поэтому вполне разумным является закрепление единообразных подходов по данному вопросу и установления на уровне ТК ЕАЭС срока начала проведения таможенного досмотра после принятия решения о его проведении, а также определения порядка и условий при необходимости продления такого срока.

2.Осуществляется переработка раздела ТК ЕАЭС, связанного с представлением предварительной информации таможенным органам.

При подготовке данного раздела ТК ЕАЭС обсуждаются вопросы о том, в каком виде должна предоставляться предварительная информация (в электронном виде или в виде электронного документа), определение случаев непредставления ПИ, порядок использования и сроки хранения таможенными органами ПИ.

Но ключевой, на наш взгляд, новеллой в этом блоке является возможное установление необходимости представления ПИ в отношении товаров, убывающих через участок таможенной границы Союза.

Но мы все должны понимать, что, как правило, в отношении убывающих товаров уже состоялось таможенное декларирование товаров и у таможенных органов имеется информация о товарах, оформленных на экспорт в соответствующих таможенных процедурах.

Ведь всем известно, что даже в отношении ввозимых товаров, чтобы не дублировать представление сведений при подаче ПИ, и в ТК ТС, и в ТК ЕАЭС был заложен концептуальный подход, когда в качестве предварительной информации могут использоваться сведения, заявленные в таможенной декларации при предварительном таможенном декларировании.

Поэтому в вопросе предоставления ПИ при убытии необходим взвешенный подход и возможно следует принимать решение о представлении такой информации в отношении товаров, предполагаемых к вывозу, только по желанию лиц, которые могут ее представлять.

Еще один немаловажный момент, который следует учесть - это не допускать в ТК ЕАЭС возможности определения случаев обязательного представления предварительной информации в отношении товаров, предполагаемых к вывозу с таможенной территории Союза, в соответствии с национальным законодательством государства-члена, а оставить этот вопрос в компетенции Комиссии.

Так как мы ведем речь об экспортных грузах, которые могут убывать через границы любой из наших стран ЕАЭС, наши экспортеры и перевозчики должны быть уверены в единых и ясных правилах на пространстве ЕАЭС и не быть заложниками принятия каких-либо актов в этой области на национальном уровне одного из государств-членов ЕАЭС.

3.Оцениваем положительно вопрос корректировки статьи 58 ТК ЕАЭС в части закрепления нормы о предоставлении полномочий Евразийской Экономической Комиссии по определению случаев предоставления отсрочки уплаты таможенной пошлины без обеспечения ее уплаты.

Как показала практика, одной из причин слабого использования нашими предприятиями отсрочки или рассрочки уплаты ввозных таможенных пошлин на срок до 6 месяцев, которая ранее была предусмотрена Решением Совета ЕЭК № 75 от 15 апреля 2022 г., являлась необходимость предоставления обеспечения уплаты таможенной пошлины.

При этом при принятии соответствующих актов ЕЭК по вопросам отсрочки, ТК ЕАЭС не были предусмотрены полномочия для ЕЭК по освобождению от предоставления обеспечения уплаты ввозных таможенных пошлин.

РСУТО в свое время обратил внимание ГТК на эту проблему и приятно отметить, что Таможенным комитетом не были забыты наши аргументы и при формировании очередного блока поправок в ТК ЕАЭС было внесено такое предложение для корректировки положений кодекса, а именно – по установлению компетенции ЕЭК на определение иных обстоятельств непредоставления обеспечения исполнения обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин при отсрочке или рассрочке их уплаты.

Учитывая, что на экспертном уровне все государства-члены ЕАЭС согласились с данным предложением, имеются основания полагать, что данная поправка будет принята.

Это, в свою очередь, позволит в дальнейшем более эффективно применять нормы ТК ЕАЭС по вопросам предоставления отсрочки уплаты таможенной пошлины, в том числе в части компетенции ЕЭК.

4.Еще один немаловажный вопрос, предлагаемый для урегулирования на уровне ТК ЕАЭС, относится к сфере подтверждения страны происхождения товаров.

В частности, предлагается дополнить ТК ЕАЭС нормой о том, что в тех случаях, когда товары, ранее помещенные под одну из таможенных процедур, предусмотренных Кодексом, помещаются под иную таможенную процедуру, происхождение таких товаров считается подтвержденным исходя из происхождения, подтвержденного при их помещении под предшествующую таможенную процедуру.

Данное предложение на протяжении последнего года активно обсуждалось экспертами государств-членов ЕАЭС на Рабочей группе по происхождению товаров при ЕЭК и было признано целесообразным закрепить соответствующие положения в ТК ЕАЭС.

Действительно, четкая регламентация этого вопроса на уровне Кодекса позволит снять периодически возникающие спорные вопросы по документальному подтверждению страны происхождения товаров, ранее помещавшихся, например, под таможенные процедуры таможенного склада, свободной таможенной зоны либо переработки.

5. Отдельно остановимся по поправкам, касающимся солидарной ответственности таможенных представителей.

Положительным моментом является уже то, что стала обсуждаться имеющаяся положительная практика в государствах-членах ЕАЭС относительно порядка привлечения к солидарной ответственности таможенных представителей, а также определения в ТК ЕАЭС дополнительных случаев непривлечения таможенных представителей к такой ответственности.

Например, было предложено в ТК ЕАЭС прописать норму, уже давно эффективно работающую в Республике Беларусь, о том, что Уведомление в отношении солидарного лица (в случае неисполнения плательщиком обязанности по уплате пошлин, налогов) составляется по истечении 2-х месяцев со дня регистрации уведомления, составленного в отношении плательщика.

Это дает возможность вначале проводить таможенным органам работу по взысканию неуплаченных таможенных платежей непосредственно с плательщиком, и только спустя 2 месяца предъявлять уже претензию таможенному представителю.

Однако, пока что не все страны согласны закрепить такой механизм работы непосредственно в Таможенном кодексе ЕАЭС для всех стран ЕАЭС, а сохранить его регулирование на уровне национальных законодательств государств-членов.

Относительно дополнительных случаев неисполнения таможенным представителем солидарной обязанности прорабатываются для включения в ТК ЕАЭС следующие:

- о неисполнении солидарной обязанности в случае недоставки товаров. Данная поправка рассматривается ЕЭК, как уточнение подпункта 1 пункта 5 статьи 405 Кодекса;

- с совершением действий в нарушение целевого назначения (предназначения) товаров, заявленного при таможенном декларировании товаров, исходя из которого была осуществлена классификация товаров в соответствии с ТН ВЭД и (или) применены ставки таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин;

- в связи с аннулированием (отзывом, прекращением действия либо отменой) подтверждения целевого назначения ввозимого товара, ранее выданного уполномоченным органом исполнительной власти государства-члена в соответствии с правом Союза и (или) законодательством государств-членов, в результате чего в декларации на товары изменяются сведения о классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД и (или) сведения об исчислении таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин;

- предложение ГТК РБ о неисполнении таможенным представителем солидарной обязанности в случае ликвидации декларанта.

Все вышеуказанные случаи являются вполне обоснованными и логичными, по которым таможенные представители не должны нести солидарную обязанность, и надеемся, что они будут включены в ТК ЕАЭС.

Но наиболее важным дополнением норм Кодекса, на наш взгляд, будет являться предоставление компетенции Комиссии по определению иных случаев неисполнения солидарной обязанности таможенным представителем.

Разумеется, что это даст возможность в более оперативном порядке, чем корректировка непосредственно норм ТК ЕАЭС, вырабатывать и принимать соответствующие решения на уровне ЕЭК.

6. И еще одно из предложений касается уже деятельности УЭО.

На наш взгляд, необходимо восстановить справедливость в отношении УЭО при подаче ими деклараций на товары после подачи заявления о выпуске товаров до подачи декларации на товары в тех случаях, когда таможенными органами осуществляется запрос документов и (или) сведений, в частности при контроле таможенной стоимости.

Проблема заключается в том, что в таких ситуациях, если УЭО соглашается с предложенной таможенным органом таможенной оценкой и доплачивает необходимую сумму таможенных платежей до проставления отметок в декларации, то это не спасает субъекта хозяйствования от

начисления пеней за несвоевременную уплату и рассмотрения вопроса о привлечении его к административной ответственности.

Хотя в общеустановленном порядке все остальные субъекты хозяйствования могут производить доплату сумм таможенных платежей или вносить обеспечение их уплаты после регистрации декларации на товары и до их выпуска в заявленной таможенной процедуре без каких-либо последствий для них.

Поэтому предлагаем рассмотреть вопрос относительно изменения сроков уплаты таможенных платежей (предоставления обеспечения уплаты таможенных платежей) при подаче декларации на товары после подачи ЗВТ и сделать, как в предыдущей редакции ТК ЕАЭС, срок уплаты для УЭО до 15-го числа месяца, предусмотренного для подачи декларации, что позволит при доплатах избежать начисления пеней и привлечения к административной ответственности.

Если же указанное предложение по корректировке ТК ЕАЭС не будут проходить, то может быть нам, переходя уже к рассмотрению вопросов на национальном уровне, проработать этот вопрос кардинально и не запрашивать у УЭО в Республике Беларусь документы и сведения для контроля таможенной стоимости при подаче декларации на товары после подачи ЗВТ.

Это ведь все-таки УЭО – сегмент самых добросовестных участников ВЭД, а ТК ЕАЭС непосредственно относит того же уполномоченного экономического оператора к категории низкого уровня риска.

Продолжая то, что мы можем сделать на Национальном уровне:

1. Это ГТК завершить согласование дополнительного упрощения для УЭО – относительно возможности подачи одной декларации на товары на все партии товаров, выпущенные УЭО в течение месяца с использованием нескольких заявлений о выпуске товаров до подачи декларации на товары, если по таким партиям товаров совпадают сведения об отправителях, контрагентах, странах отправления, торгующих странах, характерах сделки.

Мы уже были готовы направить данное инициативное предложение на рассмотрение Рабочей группы при Консультативном комитете по таможенному регулированию по развитию института уполномоченного экономического оператора в государствах – членах ЕАЭС, однако ГТК проинформировал нас, что для реализации данного предложения потребуется доработка информационных систем таможенных органов, а запланированная к внедрению новая информационная система «Таможня» такой механизм работы не учитывает, и предложил вернуться к рассмотрению данного предложения после завершения внедрения данной системы.

Но надо напомнить, что такой подход уже реализован для УЭО в Российской Федерации, наверное, в этом вопросе мы отставать не должны, и считаем, что данное упрощение будет востребовано и уполномоченными экономическими операторами в Республике Беларусь.

Поэтому может быть стоит еще раз посмотреть и изыскать возможность реализации данного предложения в новой информационной системе «Таможня», тем более что она еще находится на этапе разработки.

2. Хотелось бы видеть последовательность в принятии соответствующих нормативных правовых актов, в которых ставки либо размеры таможенных платежей выражены в белорусских рублях в фиксированных суммах.

Например, 08 июля 2026 года был принят Указ Президента Республики Беларусь № 222, которым, в том числе с учетом инфляционных процессов, предусматривается поступательное увеличение с 1 января 2027 года ставок таможенных сборов, размер которых определен конкретными суммами в белорусских рублях.

В то же время в прошлом году были отклонены наши предложения относительно корректировки положений пункта 3 статьи 63 Закона о таможенном регулировании, где мы, в частности, предлагали увеличить суммы, выраженные в белорусских рублях, для неприменения таможенными органами мер по взысканию пеней и процентов.

Сейчас эта сумма в Законе о таможенном регулировании определена по одной декларации на товары в фиксированном размере 5 белорусских рублей, а данная норма в законе была принята еще в 2021 году.

При этом корректировка этой нормы была бы полезна не только субъектам хозяйствования, но и таможенным органам, которые не тратили бы свои ресурсы на фиксацию и принятию мер по взысканию пеней и процентов в незначительных размерах.

3. И еще одно предложение считаем целесообразным рассмотреть, но касается оно уже торговли внутри ЕАЭС и связано с представлением участниками ВЭД статистических деклараций.

Как известно, в 2022 году, когда постановлением Правительства Республики Беларусь № 713 было введено ценовое регулирование в отношении отдельных категорий товаров, был также изменен порядок представления импортных статистических деклараций и установлен срок для их представления в течение семи рабочих дней с момента поступления товара (для импортных статистических деклараций), вместо ранее установленного до 10-го числа месяца, следующего за отчетным, по всем фактам поступлений товаров за месяц.

Изначально перечень товаров, цены на которые регулировались, превышал 300 наименований. За последние три года перечень постепенно сокращался исходя из ситуации, складывающейся на рынке. А уже

последними изменениями в июле текущего года Правительство значительно сократило Перечень товаров, цены на которые подлежат регулированию - с 199 до 76 позиций.

Так может быть теперь стоит вспомнить и про вопросы статистического декларирования, пересмотрев подходы к подаче импортных статистических деклараций, и вернуться к ранее действовавшему сроку подачи деклараций один раз в месяц, что опять же позволит сократить нагрузку как на субъектов хозяйствования, так и на должностных лиц таможенных органов.

В докладе были обозначены лишь некоторые предложения изменения таможенного законодательства по различным направлениям, но которые, на наш взгляд, являются наиболее важными и могут оказать существенное влияние на осуществление ВЭД.

В то же время выражаем надежду, что таможенные органы, поставив для себя высокие цели, в том числе которые определены в основных направлениях развития таможенных органов Республики Беларусь на 2026-2030 годы, будут также ориентироваться на пожелания и потребности участников внешнеэкономической деятельности. Ведь именно наши предприятия обеспечивают поступление таможенных и налоговых платежей в бюджет и тем самым вносят основной вклад в экономику нашего государства.

Многогранность таможенного законодательства и законодательства в сфере ВЭД будет требовать постоянного его совершенствования и адаптации к меняющимся условиям мировой торговли.

И уверены, что только в партнерстве таможни и бизнеса мы сможем обеспечить выработку оптимальных и взаимоприемлемых решений, которые в конечном итоге будут приносить пользу стране в целом.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ, НАПРАВЛЕННЫЙ НА ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЦЕССОВ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ПО ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС АВТОМОБИЛЬНЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА

КАРПУК Александр Николаевич, генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП»

Повышение эффективности таможенных операций на территории Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) во многом зависит от принимаемых Евразийской экономической комиссией (далее – Комиссия) мер, направленных на совершенствование регуляторики, путем внесения изменений в Таможенный кодекс ЕАЭС с учетом анализа практики реализации его положений государствами – членами.

В текущей ситуации Ассоциация БАМАП хотела бы обратить внимание Комиссии на следующие моменты:

1. Проблемные вопросы, связанные со сроками совершения таможенных операций и выпуска транспортных средств международной перевозки с товарами, на примере практики работы таможенных органов Казахстана:

Справочно: Анализ собранных данных показал, что проблема выпуска транспортных средств с товарами, следующими в места доставки, расположенными на территории Республики Беларусь и Российской Федерации (включая следуемые через территорию Республики Беларусь транзитом) характерна для пункта – пропуска Достык – Алашанькоу, который является ключевым звеном транзитных грузоперевозок по маршруту Китай – Европа.

Имели место случаи, когда сроки проведения операций таможенного контроля до выпуска товаров в соответствии с ТПТТ в отношении отдельных товаров, перевозимых белорусскими перевозчиками, составляли свыше 60 календарных дней.

Сложившаяся негативная практика послужила поводом для направлений обращений в Государственный таможенный комитет и Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по более 40 подобным фактам.

Условно причины простоя транспортных средств при проведении операций таможенного контроля - две.

Первая – время ожидания начала проведения таможенного досмотра.

Справочно: В рамках исполнения п.3 статьи 238 Таможенного кодекса ЕАЭС и в соответствии с п. 7 гл. 2 Правил проведения таможенного досмотра и осмотра, утвержденного Министерством

*финансов Республики Казахстан от 04.02.2018г. № 188, перед проведением таможенного досмотра уполномоченное должностное лицо направляет **уведомление о назначении места и времени проведения таможенного досмотра** (осмотра) декларанту или иному лицу, обладающему полномочиями в отношении товаров.*

На практике указанная в уведомлении дата о проведении таможенного досмотра в отношении товаров, находящихся в транспортных средствах белорусских перевозчиков, должностными лицами таможенного органа не соблюдается. Имели место случаи, когда операции таможенного контроля в форме таможенного досмотра проводились на две и более недели позже указанного в уведомлении срока проведения таможенного досмотра.

В настоящее время экспертной группой по внесению поправок в Договор о Таможенном кодексе ЕАЭС рассматриваются предлагаемые белорусской стороной поправки в ст. 328 Таможенного кодекса ЕАЭС. В свою очередь, Ассоциация «БАМАП» поддерживает предложения в части установления регламента времени для начала проведения таможенного досмотра со дня принятия таможенным органом решения о проведении данной формы таможенного контроля, включая и его продление при наличии объективных причин.

Вместе с тем, по мнению бизнеса, этого может быть не достаточно. И на это есть вторая причина простоев в Казахстане – время ожидания принятия решения о выпуске. Как показывает практика, **отсутствие по результатам проведения таможенного досмотра выявленных нарушений не означает, что товары будут оперативно выпущены в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.**

По информации, полученной от Министерства транспорта Республики Казахстан, при продлении сроков выпуска товаров, таможенные органы руководствуются подпунктом 1 пункта 4 статьи 193 Кодекса Республики Казахстан, согласно которому *срок выпуска товаров продлевается на время, необходимое для проведения или завершения начатого таможенного контроля с применением предусмотренных настоящим Кодексом форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля.*

Данные подходы положениям ст. 119 Таможенного кодекса ЕАЭС. Фактически должностное лицо таможенного органа (из числа лиц, определенных п. 5 ст. 119 Таможенного кодекса ЕАЭС), в рамках подпункта 1 пункта 4 статьи 193 Кодекса Республики Казахстан, **вправе устанавливать любой срок** для проведения или завершения начатого таможенного контроля с применением предусмотренных Кодексом форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного

контроля, в рамках подпункта 1 пункта 4 ст. 119 Таможенного кодекса ЕАЭС.

Таким образом формируется **правовая неопределенность**, которая, в свою очередь, создает предпосылки для злоупотреблений со стороны должностных лиц таможенных органов. В подобных случаях, как показала практика, перевозчик становится заложником ситуации, поскольку время завершения начатого таможенного контроля в отношении перевозимого товара **напрямую зависит от принятого руководителем таможенного органа решения по его срокам.**

По мнению Ассоциации «БАМАП», в пункте 4 ст. 119 Таможенного кодекса ЕАЭС необходимо дополнительно определить сроки для проведения и (или) завершения начатого таможенного контроля с применением предусмотренных форм и (или) мер, обеспечивающих его проведение и регламент для выпуска товаров по результатам завершения операций таможенного контроля (к примеру, не позднее 2 рабочих дней со дня оформления акта таможенного досмотра).

Предлагаем данные компетенции передать Евразийской экономической комиссии, путем соответствующих дополнений в ст. 328 Таможенного кодекса ЕАЭС.

2. Проблемные вопросы, связанные с вывозом белорусских пиломатериалов, через территорию Казахстана:

На территории Республики Казахстан в автомобильных пунктах пропуска «Атамекен», «Казыгурт, Б. Канысбаева» с начала августа т.г. стали фиксироваться случаи задержания белорусских транспортных средств, осуществляющих перевозку древесины и пиломатериалов из Республики Беларусь транзитом по территории Республики Казахстан. Обусловлено это введением на территории Казахстана с июня т.г. сроком действия на 6 месяцев запрета на вывоз отдельных видов лесоматериалов товарных позиций (4401, 4403, 4404, 4406 и 4407 ТН ВЭД). В Ассоциации «БАМАП» обобщена информация о порядка 20-ти задержанных транспортных средствах, зарегистрированных в Республике Беларусь. Суммарное время задержаний, включая досмотр, составляло от 5 до 19 дней, что негативно сказалось на эффективности использования транспортных средств и сроках доставки белорусских экспортных грузов получателям.

По имеющейся информации оформление и выпуск из Республики Казахстан транспортных средств, перевозящих отдельные виды лесоматериалов (коды ТН ВЭД ЕАЭС 4401, 4403, 4404, 4406 и 4407) вне зависимости от страны происхождения ограничен в связи с принятием приказа и.о. Министра промышленности и строительства Республики Казахстан от 05.06.2026 № 284 «О некоторых вопросах регулирования вывоза отдельных видов лесоматериалов» (далее - Приказ № 284). Вместе

с тем полагаем необходимым отметить, что введение ограничений на основании статьи 29 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. не должно препятствовать одному из принципов функционирования Союза - свободному перемещению товаров.

Ранее, в 2022 г. Республика Беларусь уже столкнулась с аналогичной проблемой вывоза белорусских пиломатериалов через территорию Российской Федерации в третьи страны. Благодаря усилиям ГТК решение данной проблемы было найдено, путем организации и проведения эксперимента по перевозке белорусских пиломатериалов товарных позиций 4403 и 4407 ТНВЭД с применением системы отслеживания с использованием навигационной пломбы по территории РФ в третьи страны. Для исключения в дальнейшем аналогичной проблемы, связанной с перевозкой белорусских пиломатериалов через места убытия, расположенные на территории Казахстана, Ассоциация «БАМАП» просит ГТК проработать вопрос присоединения к эксперименту Казахстана

Дополнительно, в рамках компетенций Ассоциации, отправителям и перевозчикам можно предложить применять книжки МДП. Фактически оформленная книжка МДП на перевозимую партию лесоматериалов с отметками о наложении на грузовой отсек пломбы, может также являться прямым доказательством того, что страной происхождения и ввоза пиломатериалов является Республика Беларусь.

В заключение хотелось бы отметить и положительный пример. В настоящее время на площадке ЕЭК отрабатываются мероприятия по переводу основного транспортного документа – ЦМР в электронный вид. Первичная задача – обеспечить его аутентификацию, подтвердить подлинность и сохранение данных, внесенных при его создании на всем маршруте постепенно трансформировалась в понимание того, что для участников процесса и контролирующих органов должна быть также обеспечена и возможность для внесения в e-CMR изменений, оговорок и необходимых отметок. В связи с этим Ассоциация БАМАП считает, что проделанная ГТК работа, результатом которой стал переход с 1 июля 2026 года в ведомственных пунктах таможенного оформления (далее – ВПТО) и специально установленных местах (далее - СУМ) на непроставление отметок в транспортных (перевозочных) документах при выпуске в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита товаров, перевозимых белорусскими перевозчиками автомобильным транспортом до таможенных органов назначения Республики Беларусь, таможенное декларирование которых осуществлялось в электронной форме, стала, на взгляд Ассоциации БАМАП, своеобразным звеном в этой работе и возможным ответом на поставленные вопросы.

Ассоциация БАМАП выражает надежду, что этот опыт будет полезен и таможенные органы других стран ЕАЭС будут использовать данные инновационные подходы.

- содействие развитию внешнеэкономических связей и расширению товарооборота между Беларусью, Китаем и странами Юго-Восточной Азии.

Реализация проекта позволит сократить сроки доставки, повысить прозрачность логистических решений, создать дополнительные условия для бизнеса. Инициатива будет являться важным шагом в реализации национальной транспортной системы и способствовать интеграции Беларуси в глобальные цепочки поставок, укрепляя ее роль в международной торговле и перевозках.

С учетом изложенного можно сделать вывод, что логистика «дальней дуги» сегодня для Беларуси является крайне востребованным и стратегически важным направлением. С учетом озвученных проблемных вопросов развитие логистики «дальней дуги» требует комплексных мер по преодолению существующих препятствий и активного использования своих конкурентных преимуществ, что позволит Беларуси максимально реализовать свой потенциал в международной торгово-транспортной системе и обеспечить устойчивый экономический рост.

ЕАЭС 2.0: ТРАНСФОРМАЦИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТАМОЖЕННОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ

Сборник материалов
XVII Международной научно-практической конференции

10 сентября 2026 года

*Авторы несут персональную ответственность за содержание и
достоверность информации.*

220007, Республика Беларусь, г. Минск, ул. Могилевская, 45/4
УО «Государственный институт повышения квалификации и переподготовки кадров
таможенных органов Республики Беларусь»