

Государственный таможенный комитет Республики Беларусь

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

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА: БАЛАНС ДОВЕРИЯ И КОНТРОЛЯ**

**МАТЕРИАЛЫ XVI МЕЖДУНАРОДНОЙ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ**

(18 сентября 2025 года)

Минск, 2025

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 Перспективы развития таможенного законодательства: баланс доверия и контроля [Электронный ресурс] : материалы XVI Междунар. науч.практ. конф., Минск, 18 сент. 2025 г. / УО «ГИПКипК таможенных органов Республики Беларусь» ; редкол.: О. В. Макаревич [и др.]. – Минск : УО «ГИПКипК таможенных органов Республики Беларусь», 2025. – 45 с. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Материалы посвящены совершенствованию модели таможенного администрирования и тенденциям ее развития, новациям законодательства в сфере тарифного и нетарифного регулирования, развитию цифровых таможенных сервисов, а также дальнейшему совершенствованию 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», 2025

СОДЕРЖАНИЕ

Зубик В. А. Векторы развития таможенного контроля: вызовы, итоги, тенденции.....	4
Карпук А. Н. О предложениях бизнеса, направленных на повышение эффективности процессов перемещения товаров, находящихся на таможенной территории ЕАЭС.....	11
Коваленок Д. В. Логистика дальней дуги	16
Копытаенко Н. Н. Цифровые таможенные сервисы для бизнеса: проблемные вопросы, перспективы, развитие	22
Падрез Ю. Г. Новации законодательства в сфере таможенно-тарифного и нетарифного регулирования.....	29
Полудень С. А. Упрощения для бизнеса- показатель развития таможенной службы	37

ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ: ВЫЗОВЫ, ИТОГИ, ТЕНДЕНЦИИ

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

Основными задачами таможенных органов являются: защита национальной безопасности государства (в том числе жизни и здоровья человека) и в то же время создание условий для **ускорения и упрощения** перемещения товаров через таможенную границу.

С одной стороны, таможенные органы должны обеспечивать стремительное развитие цифровых технологий с целью сокращения сроков совершения таможенных операций (*это элемент доверия*), а с другой – минимизировать трансграничные риски и противодействовать современным угрозам (*это контроль*). Сохранение баланса между доверием и контролем лежит в основе современных векторов развития таможенного контроля.

Декларирование, автовыпуск, центр электронного декларирования (ЦЭД).

Одним из основных направлений деятельности таможенных органов является развитие электронного таможенного декларирования и автоматического выпуска товаров.

Сегодня белорусскими участниками ВЭД в электронном виде подаются 100% таможенных деклараций на товары, а приоритет электронного таможенного декларирования закреплён Таможенным кодексом ЕАЭС. Ежегодно мы оформляем порядка 2,5 млн. электронных таможенных документов.

В августе 2024 года таможенные органы Беларуси оформили первую в ЕАЭС электронную пассажирскую декларацию. На данный момент их оформлено порядка 91 тыс. В основном, таможенное декларирование с использованием электронной пассажирской таможенной декларации (далее – ПТД) осуществляется в отношении транспортных средств – 96% транспортных средств выпускаются в свободное обращение с использованием ПТД, поданной в виде электронного документа.

Для целей расширения применения электронной ПТД в части ее использования при временном ввозе транспортных средств для личного пользования (внесение сведений о сроке временного ввоза, его продлении и обратном вывозе) в июне текущего года Государственным таможенным комитетом (далее – ГТК) направлены в ЕЭК предложения о корректировке

Решения Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 311.

В 2014 году белорусская таможня стала инициатором эксперимента по автоматическому выпуску товаров, с тех пор он перестал быть просто экспериментом, а стал частью практической деятельности таможенных органов, способствующей сокращению времени выпуска товаров, оптимизации совершения таможенных операций. Об этом свидетельствуют конкретные цифры.

Сегодня информационной системой таможенных органов без участия должностных лиц оформляется 22% деклараций на товары, в процедуре экспорта данный показатель составляет более 75%. Если говорить про импортные декларации, то каждая 10 выпускается автоматически.

Важным инструментом, позволяющим оптимизировать совершения таможенных операций является *Центр электронного декларирования (ЦЭД)*. Современный ЦЭД работает 24/7 и обзавелся не только сложными алгоритмами анализа загруженности мест оформления, но и алгоритмами контроля, позволяющими не допустить манипуляций со стороны недобросовестных субъектов хозяйствования, которые после отказов в оформлении пытаются подать декларацию в другую таможню, не исправив причины отказа.

Благодаря своей успешной работе ЦЭД решает ряд важных задач, таких как равномерное распределение нагрузки между таможнями и, соответственно, сокращение сроков выпуска товаров. Более 80% ввозимых партий товаров оформляются в течение 1 часа, порядка 90 % вывозимых товаров оформляются в течение 5 минут.

Инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК).

Все более изощренные способы, которыми пользуются злоумышленники для перевозки запрещенных товаров, требуют от таможенных органов повышенной бдительности и применения современных технических средств таможенного контроля.

В настоящее время к таким средствам, в первую очередь, относятся рентгеновские инспекционно-досмотровые комплексы, которыми в настоящее время оборудованы все автодорожные пункты пропуска, через которые осуществляется движение. В среднем 1000 автомобилей в сутки проходят через такие сканеры по всей стране. Если считать от общего количества пересекших границу автомобилей, то сканируем 50%, то есть каждую вторую.

Современное оборудование позволяет получить рентгеновское изображение грузового автомобиля за полторы минуты. Усредненное время анализа рентгеновского изображения занимает еще 10 минут. Таким

образом, общее время контроля занимает существенно меньше времени физического досмотра груза, который может длиться от нескольких часов до нескольких дней.

За последние годы при выборе способа проведения таможенного контроля наблюдается устойчивое смещение в пользу применения ИДК. Так, если в 2021 году соотношении физических досмотров и сканирований составляло 92% в пользу последних, то сегодня он равен 95% *(на 1 один досмотр приходится почти 20 сканирований)*.

Только в текущем году почти 600 кг взрывчатых веществ и более тонны наркотиков не попали в руки адресатов. Из незаконного оборота изъято 6000 единиц медицинских препаратов, содержащих в своем составе наркотические и психотропные вещества, 4000 боеприпасов и более 10 единиц оружия. Стоимость незаконно ввезенных товаров составила 9 млн. рублей.

Современные реалии изменяют логистику поставок товаров. Все больше товаров прибывает в нашу страну с восточного направления. В этой связи рентгеновским оборудованием для контроля грузовых автомобилей усиливаются и пункты таможенного оформления внутри страны. Сейчас такой сканер работает в Минской области.

К концу года планируем закупить еще три ИДК.

В 2025 году арсенал таможенных органов пополнился двумя мобильными рентгеновскими установками досмотра багажа, которые могут быстро перебазироваться между пунктами таможенного оформления с учетом оперативной обстановки.

Кроме того, прорабатываем вопросы использования искусственного интеллекта при анализе рентгеновских изображений, а также внедрения такого анализа как одного из элементов при построении «умной таможни».

«Лжетранзит» и навигационные пломбы.

«Лжетранзит» – это фиктивное завершение действия ТПТТ без фактической доставки товаров в таможенный орган назначения, с последующим незаконным вовлечением в экономический оборот без уплаты таможенных платежей.

Сегодня отдельные положения, направленные на противодействие этому явлению, включены в первый Протокол поправок в Таможенный кодекс ЕАЭС, который находится на завершающей стадии согласования.

Также работа в данном направлении ведется и на площадке Объединенной коллегии таможенных служб государств – членов ЕАЭС. Уже принят ряд решений, которыми таможенные службы руководствуются в своей деятельности для пресечения случаев «лжетранзита», особенно в отношении высокорисковых товаров.

Следует отметить, что максимально эффективным механизмом борьбы с «лжетранзитом» является применение современных инструментов контроля за перемещением транзитных товаров, в частности – навигационные пломбы.

В Беларуси навигационные пломбы применяются с 2020 г., уже применено более 1,8 миллиона таких пломб.

Сегодня навигационные пломбы в нашей стране применяются в соответствии с:

постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 25 мая 2020 г. № 311 – *для перевозок только по Беларуси;*

распоряжением Совета ЕЭК от 17 октября 2022 г. № 29, которым регулируется проведение эксперимента по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Беларусь и убывающих с территории ЕАЭС через Россию;

Справочно. По состоянию на 8 сентября 2025 г. вывезено более 5,5 тыс. партий лесоматериалов.

С 27 января 2025 г. на территории Союзного государства в отношении отдельных категорий товаров (алкогольная и табачная продукция, высокорисковые товары – одежда, обувь, бытовая техника, опасные грузы) применяются навигационные пломбы в рамках реализации Декрета Высшего Государственного Совета Союзного государства от 6 декабря 2024 г. № 7 и постановления Совета Министров Союзного государства от 5 ноября 2024 г. № 44.

Справочно. По состоянию на 8 сентября 2025 г.:

в Беларуси в направлении России наложено 14 600 пломб;

в обратном направлении – 3 650 пломб.

Практика применения подтверждает эффективность применения навигационных пломб: в 2 раза сокращено количество контрольных мероприятий в отношении товаров, перемещаемых с навигационной пломбой, в 4 раза меньше применяем таможенное сопровождение – вешаем пломбу. В итоге, это все ведет к снижению издержек для бизнеса и повышению надежности всей цепочки поставки товаров.

Применение навигационных пломб в отношении ТСЛП.

В целях дальнейшего развития применения навигационных пломб ведется работа над возможностью их использования в отношении временно ввозимых транспортных средств для личного пользования.

Таможенным кодексом ЕАЭС установлены случаи временного ввоза таких автомобилей с предоставлением обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов. Сумма такого обеспечения равна сумме таможенных пошлин, налогов, которые подлежали бы уплате в случае выпуска автомобиля в свободное обращение.

Зачастую физические лица не располагают такой суммой для предоставления обеспечения, а поручительство или гарантию тяжело получить в связи с тем, что соответствующие организации не хотят сотрудничать с физическими лицами.

Возможность применения навигационной пломбы для легковых автомобилей позволит снизить риск невывоза временно ввезенного транспортного средства, поскольку позволяет отслеживать его перемещение, а также послужит гарантией для поручителя физического лица.

Ввоз товаров без декларирования.

Таможенными органами Беларуси начиная с 2022 года регулярно фиксируются случаи ввоза в адрес белорусских предприятий с территории государств ЕАЭС импортных товаров, приобретенных за пределами ЕАЭС, без документов, подтверждающих их выпуск на территории ЕАЭС, в том числе в таможенной процедуре транзита.

Белорусским субъектам, заключившим договора с нерезидентами, в основном из Китая, иностранные товары экспресс – перевозчиками доставляются непосредственно на предприятия. При этом, поскольку добросовестные получатели не имеют сведений о таможенном оформлении товаров, они самостоятельно обращаются в таможенные органы для размещения товаров на складе временного хранения и последующего помещения под таможенные процедуры.

Отсутствие сведений о совершенных таможенных операциях и не помещение товаров под таможенную процедуру транзита до белорусских таможенных органов свидетельствуют о наличии признаков нарушения таможенного законодательства.

С февраля 2022 года по июнь 2025 ГТК зафиксировано более 4 600 случаев ввоза таких товаров общей стоимостью почти 70 млн. долл. США.

Данные обстоятельства вызывают обеспокоенность ГТК, поскольку таким способом могут перемещаться товары, представляющие угрозу национальной безопасности.

Со своей стороны, непрерывно взаимодействуем с коллегами по ЕАЭС с целью установления обстоятельств ввоза товара и принятия соответствующих мер по соблюдению таможенного законодательства.

Контроль союзных МПО

С целью обеспечения национальной безопасности с января прошлого года в рамках Указа Главы государства от 25 сентября 2023 г. № 297 таможенные органы начали проверять посылки и товары, следующие в адрес физических лиц с территории стран ЕАЭС.

Такой контроль направлен на выявление беспилотных летательных аппаратов и иных товаров за незаконное перемещение которых через границу предусмотрена уголовная ответственность. Он проводится также с применением рентгеновского оборудования, что позволяет свести к минимуму временные затраты на его проведение.

С начала текущего года проверено 2,5 млн. посылок общим весом 5 тыс. тонн. В 61 случае выявлены признаки перемещения контролируемых вложений, назначены экспертизы.

По результатам контроля установлено перемещение:

товаров с нацистской символикой – 1 ед.;

холодного оружия – 11 ед.;

товаров военного назначения – 18 ед.;

квадрокоптеров – 20 ед.

Ситуация с очередями на границе.

Неритмичная работа польских контрольных служб спровоцировала в августе рекордные очереди в пункте пропуска Брест: около 5 тысяч легковых автомобилей и 150 автобусов застряли на границе.

Огромные очереди активизировали серый бизнес по продаже мест на границе.

При тесном взаимодействии с органами пограничной службы, налоговыми органами при участии РУП «Белтаможсервис», как оператора электронной очереди, противоправные действия были пресечены.

С учетом этого, нами уже подготовлен проект постановления Совета Министров Республики Беларусь, предусматривающий внесение изменений в порядок регистрации в электронной очереди для пересечения границы.

Предлагается ввести удаленную регистрацию, а также возможность бронирования даты пересечения границы в первоочередном порядке с уплатой тарифа в повышенном размере.

С 12 сентября 2025 г. Республика Польша приняла решение о полном прекращении движения товаров и транспортных средств, а также передвижения физических лиц через белорусско – польский участок Государственной границы.

В Республике Беларусь в качестве контрсанкционных мер установлен запрет на перемещение по ее территории грузовых автомобилей и тягачей, прицепов (полуприцепов), зарегистрированных в Республике Польша (далее – ТСМП). При этом такие ТСМП могут перемещаться только через белорусско – польский участок Государственной границы для осуществления грузовых операций с товаром в приграничных специально установленных местах.

В настоящее время на территории Республики Беларусь находятся порядка 1400 ТСМП, в отношении которых невозможно осуществление обратного вывоза в связи с закрытием польских пунктов пропуска.

Таким образом, действия польских властей нанесли ущерб, в первую очередь, польским транспортным компаниям, которые стали заложниками сложившейся ситуации.

При этом по польским ТСМП истекает срок временного ввоза, и должностные лица таможенных органов имеют право привлечь перевозчиков к ответственности в рамках законодательства. В целях оказания содействия польскому бизнесу ГТК принял решение о продлении такого срока на 10 дней.

Однако, в связи с тем, что перемещение данной категории транспортных средств по территории страны ограничено, чтобы не провоцировать нарушения законодательства, при продлении срока временного ввоза размещаем их в зонах таможенного контроля.

Таможенное регулирование всегда находится на стыке интересов государства и бизнеса. Государственным органам важно обеспечить безопасность. Бизнесу нужны простое и понятное таможенное регулирование, выборочный и прогнозируемый таможенный контроль, отсутствие неоправданных финансовых затрат.

Баланс между ускорением товарооборота и обеспечением контроля – это связка передовых технических средств и автоматизированных систем контроля.

Сегодня данные системы внедрены и успешно используются как при оформлении товаров в торговом обороте, так и при совершении таможенных операций в отношении товаров для личного пользования.

Эта работа будет продолжена.

О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ БИЗНЕСА, НАПРАВЛЕННЫХ НА ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЦЕССОВ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ, НАХОДЯЩИХСЯ НА ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС ПОД ТАМОЖЕННЫМ КОНТРОЛЕМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА

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

Проводимая в ЕАЭС работа, направленная на реализацию Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития Евразийской экономической интеграции до 2025 г. (в сфере таможенного регулирования), утвержденного распоряжением Совета ЕЭК от 5 апреля 2021 г. № 4, оценивается бизнесом в большинстве своем положительно.

Белорусские перевозчики отмечают определенные улучшения, связанные с унификацией и упрощением таможенных формальностей в государствах – членах ЕАЭС, что несомненно должно сократить время и затраты на перемещение товаров автомобильным видом транспорта. Заметны результаты, связанные с применением цифровых технологий в таможенном регулировании, включая применение навигационных устройств (пломб).

Получить такую информацию иными способами белорусским перевозчикам не представляется возможным.

В настоящее время международные автомобильные перевозки в большинстве своем выполняются белорусскими транспортными компаниями с низким уровнем риска нарушений таможенного законодательства, которые многолетним опытом работы заслужили максимальный уровень доверия со стороны таможенных органов: в т.ч. уполномоченными экономическими операторами, таможенными перевозчиками, пользователями системы МДП. Данные Государственного таможенного комитета (далее – ГТК) свидетельствуют о том, что в реестре таможенных перевозчиков состоят 129 транспортных компаний, часть из которых являются членами Ассоциации «БАМАП».

По нашему мнению, для данной категории перевозчиков должны быть обеспечены такие условия, чтобы товары перемещались максимально быстро, в т.ч. исключая простои транспортных средств на границе.

Применение **выборочного подхода к указанным категориям перевозчиков при проведении контрольных мероприятий**, включая применения навигационных пломб, в т.ч. при перевозках подконтрольных товаров по таможенной процедуре таможенного транзита, должно

сформировать пространство взаимного уважения и доверия между таможенными органами и бизнесом.

Считаем, что этих в целях, целесообразно создание единой системы управления рисками на территории ЕАЭС.

Единая система управления рисками.

По мнению белорусских перевозчиков, ***единая система управления рисками должна исключить в отношении перемещаемого под таможенным контролем товаров дублирование со стороны таможенных органов государств – членов ЕАЭС операций таможенного контроля*** (таможенных досмотров, применение таможенного контроля с использованием инспекционно-досмотровых комплексов, таможенной экспертизы и т.д.). Если, к примеру, в автодорожном пункте пропуска при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита в отношении товара проводился 100% таможенный досмотр с выгрузкой товара, то в таможенном органе места доставки товаров повторный таможенный досмотр проводить целесообразности нет. Информацию, отражающую результаты проведения таможенного контроля (досмотра), вполне возможно получать в рамках информационного обмена между таможенными органами государств – членов ЕАЭС. Сегодня же на практике перевозчики сталкиваются с ситуациями, когда в отношении перевозимых товаров таможенные органы неоднократно применяют инспекционно-досмотровые комплексы. Первый раз – при прохождении Государственной границы, в автодорожных пунктах пропуска (к примеру, в Российской Федерации). Второй раз – при доставке товаров в таможенные органы назначения, расположенные в Республике Беларусь.

Уполномоченный экономический оператор (УЭО).

В соответствии с нормами Таможенного кодекса ЕАЭС наличие статуса УЭО 1-го либо 3-го типа должно обеспечивать возможность для перевозчиков (декларантов) пользоваться такими упрощениями как непредставление обеспечения по уплате таможенных платежей при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита (далее – ТПТТ), неустановление маршрута перевозки товаров в соответствии с ТПТТ, проведение таможенного контроля и совершение таможенных операций, связанных с таможенным декларированием и выпуском товаров в первоочередном порядке.

По решению ГТК 6 белорусских транспортных компании были включены в реестр уполномоченных экономических операторов

(1-го, 3-го типов), тем самым продемонстрировав высокую надежность, опыт и финансовую стабильность.

При этом воспользоваться предусмотренными упрощениями на территории отдельных стран ЕАЭС невозможно.

Для примера, при проведении таможенного досмотра на территории Казахстана нет приоритета для белорусских перевозчиков, включенных в реестр УЭО (имеющих свидетельство 1-го либо 3-го типа). После уведомления о необходимости проведения таможенного досмотра, транспортные средства УЭО простаивают по 5-6 дней в ожидании начала его проведения в нарушение положений пп. 5 п. 2 ст. 437 Таможенного кодекса ЕАЭС.

Электронное предварительное информирование (ЭПИ).

Не менее важным элементом в единой системе управления рисками остается вопрос, ***связанный с возможностью представления ЭПИ в информационную систему таможенных органов, когда перевозчик является резидентом другого государства – члена ЕАЭС.***

Предварительная информация, представленная в виде электронного документа, может использоваться при совершении таможенных операций, связанных с уведомлением о прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС, помещением товаров на временное хранение, таможенным декларированием, а также при совершении иных таможенных операций, определяемых ЕЭК согласно п. 4 ст. 11 Таможенного кодекса ЕАЭС. Подаваемая предварительная информация в электронном виде должна заверяться электронно – цифровой подписью (электронной подписью) в соответствии с законодательством государства – члена ЕАЭС, в таможенный орган которого предварительная информация представляется. ***В каждой стране установлены свои требования к получению таких ключей ЭЦП.***

В связи с этим перевозчики с надеждой смотрят на решение вопроса с возможностью самостоятельного представления ЭПИ в информационную систему таможенных органов Российской Федерации в связи с принятием постановления

Правительства Российской Федерации от 31 июля 2025г. № 1139 «О государственной информационной системе «Доверенная третья сторона национального сегмента Российской Федерации интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза».

Проблемным остается вопрос представления ЭПИ и посредством системы ТИР-EPD, в отношении товаров, перевозимых с использованием книжек МДП.

К примеру, белорусские перевозчики не могут воспользоваться системой ТИР-EPD для представления предварительной информации в информационную систему таможенных органов Казахстана.

Отказ принимать ЭПИ через ТИР-EPD мотивирован тем, что в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 2 августа 2023 г. № 631 «О внесении изменений в постановление Правительства Республики Казахстан от 5 апреля 2018 г. № 171 «Об утверждении ставок таможенных сборов, взимаемых органами государственных доходов», с 15 августа 2023 г. взимается таможенный сбор при помещении товаров под ТПТТ в размере 6 МРП (месячный расчетный показатель, установленный законом о республиканском бюджете и действующий на 1 января соответствующего финансового года). В эквиваленте это составляет 43 доллара США.

Провести оплату данной суммы в бюджет Республики Казахстан иностранный субъект хозяйствования не имеет возможности, транзакция может быть произведена только резидентом Республики Казахстан. Таким образом, белорусские международные автомобильные перевозчики, в том числе имеющие статус таможенного перевозчика, или перевозчики, выполняющие международную автомобильную перевозку по процедуре МДП и имеющие возможность направления ЭПИ посредством TIR-EPD, вынуждены обращаться к посредникам (брокерам) для оформления ЭПИ и электронной копии транзитной декларации в форме книжки МДП.

Создание единых правил и условий относительно использования книжек МДП на территории ЕАЭС.

На сегодняшний день белорусские международные перевозчики осваивают новые маршруты, доставляя товары в те регионы, где альтернативных гарантийных механизмов, кроме процедуры МДП, нет, или стоимость их оформления значительно выше по сравнению со стоимостью книжки МДП.

Международный союз автомобильного транспорта прилагает очень много усилий для ускорения пересечения границ при использовании процедуры МДП. На новых маршрутах Средней Азии, куда сместился грузопоток, доля использования процедуры МДП составляет до 60-80% в общем объеме грузоперевозок, активно внедряются зеленые полосы, зеленые окна, где оформление транспортных средств по МДП осуществляется в приоритетном порядке, поскольку груз прибыл с предварительной информацией в опломбированном транспортном средстве. За счет этого и достигается ускорение в движении и сокращаются непроизводительные простои.

Несмотря на тот факт, что все пять государств – членов ЕАЭС являются странами – участницами Конвенции МДП, существуют различия

в подходах при администрировании использования книжек МДП при ТПТТ на территории ЕАЭС.

Для примера, таможенными органами Казахстана открывается книжка МДП для выполнения перевозки по ТПТТ в места доставки, расположенные на территории Российской Федерации. При этом данная книжка МДП будет изъята таможенным органом Российской Федерации, в связи с тем, что не была открыта за пределами ЕАЭС. Нельзя не упомянуть и о тех сложностях, которые возникают при оформлении служебных граф в книжках МДП в случае перевозки товаров из Республики Беларусь в Армению транзитом через Грузию (внешний транзит).

В частности, у таможенных органов Российской Федерации возникают вопросы, относительно заполнения служебных граф отрывного зеленого листа книжки МДП, так как фактически завершение ТПТТ должно производиться в месте прибытия, расположенном на территории Армении согласно п. 8 ст. 304 ТК ЕАЭС. Ассоциация «БАМАП» призывает таможенные органы, ЕЭК совместно с экспертами из государств – членов ЕАЭС, ***возобновить работу по разработке и утверждению нормативного правового акта (решения ЕЭК), определяющего порядок и особенности применения Конвенции МДП на территории ЕАЭС.***

В связи с обозначенными вопросами большие надежды перевозчики возлагают на реализацию Соглашения о единой системе таможенного транзита ЕАЭС и третьей стороны (третьих сторон), подписанное 26 декабря 2024 года в г. Санкт – Петербурге.

Практическая реализация норм данного Соглашения позволит в перспективе упростить и оптимизировать процедуру перевозки за счет применения единой транзитной декларации в виде электронного документа, использования единого обеспечения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, применения специальных упрощений, предоставленных уполномоченным экономическим операторам стран ЕАЭС и третьих сторон, взаимного признания решений, принятых таможенными органами и результатов проведения таможенного контроля.

ЛОГИСТИКА ДАЛЬНЕЙ ДУГИ

КОВАЛЕНОК Дмитрий Витальевич, генеральный директор
РУП «Белтаможсервис»

Логистика — это не просто транспортировка, это стратегическое планирование и оптимизация всех сопряженных процессов.

Профильным подразделением РУП «Белтаможсервис», отвечающим за выстраивание логистических цепочек, является **филиал Офис логистики**, который представляет собой команду профессионалов из **95-и человек**, обладающих компетенциями для комплексного и эффективного решения логистических кейсов любой сложности.

РУП «Белтаможсервис» оказывает складские и сопутствующие услуги на **11 ТЛЦ** (во всех регионах Республики Беларусь) и **7 складских комплексах**. 4 терминала являются мультимодальными, на территории **3 ТЛЦ** имеются холодильные камеры.

Общая площадь складских помещений с открытыми площадками для размещения транспортных средств составляет **414,4 тыс. м²**. Количество стояночных мест для транспортных средств составляет **1860 мест**. Общая площадь стеллажного хранения составляет **34,6 тыс. паллетомест**.

На ТЛЦ предприятия осуществляется полный спектр логистических услуг: грузовые операции в отношении товаров, консолидация грузов, маркировка товаров всеми видами марок как Республики Беларусь, так и Российской Федерации.

Справочно: 11 складов предприятия включены в перечень складов, на которых может осуществляться маркировка товаров средствами идентификации и унифицированными контрольными знаками. На 13 складах предприятия может осуществляться маркировка алкогольной продукции акцизными марками Республики Беларусь. Помимо марок, определенных законодательством Республики Беларусь, предприятие также оказывает услуги по маркировке товаров марками стран-участниц ЕАЭС, имеет необходимое программное обеспечение для возможности оказания полного спектра услуг в области маркировки.

Помимо развитой инфраструктуры и широкой партнерской сети предприятие имеет собственный железнодорожный, автомобильный подвижной состав и **транспортное оборудование** следующих видов:

1. 100 фитинговых вагонов-платформ;
2. 44 грузовых крупнотоннажных транспортных средства;
3. 29 грузовых малотоннажных транспортных средств;
4. 70 крупнотоннажных 40-футовых контейнеров, аккредитованных по международному образцу.

В рамках осуществления экспедиторской деятельности предприятием открыты и функционируют **постоянные сервисы:**

- доставка товаров в порты Египта с задействованием порта Санкт-Петербург. Ежемесячный выход судов по маршруту порт Санкт-Петербург – порт Александрия или порт Дамietta, Египет;

- перевозка товаров через Северный морской транспортный коридор;

*Справочно: в рамках развития грузоперевозок белорусских товаров через инфраструктуру **Северного морского пути**, в августе 2025 года осуществлялась перевозка 2 контейнеров с белорусскими удобрениями по маршруту Солигорск –порт Санкт-Петербург - порт Циндао.*

- организация импортно-экспортных перевозок товаров собственным крупнотоннажным автомобильным транспортом в Китай;

- организация доставки белорусских экспортных товаров через портовую инфраструктуру Крымского полуострова;

- предоставление услуг по доставке товаров авиационным транспортом в/из Китая, ОАЭ, страны ЕАЭС, Ближнего Востока.

В целях организации развития поставок белорусской экспортной продукции в соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 25 февраля 2025 г. № 113 «О реализации пилотного проекта» предприятие было определено ответственным за консолидацию и доставку товаров в страны Африки, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока (далее – «дальняя дуга»).

Предметно отработаны комплексные логистические решения по **7 маршрутам** доставки белорусских товаров назначением в Пакистан, Египет, Кению, Южную Корею, Индию, ЮАР, Вьетнам.

Проведена системная работа по получению заявок от белорусских экспортеров на доставку товаров в страны «дальней дуги». Всего получено 353 запроса от 65 производителей. 189 запросов (53,54%) носили предметный характер с конкретными товарами и сроками отгрузки. Из них по 20 (5,67%) получена обратная связь с предметным обсуждением логистики.

Во взаимодействии с производителями выполнена перевозка:

- 3 контейнеров с продукцией ОАО «МТЗ» во **Вьетнам**;

- 1 контейнера с продукцией ОАО «Белшина» в **Египет**;

- 20 контейнеров с продукцией ОАО «Светлогорский ЦКК» в **Египет**;

- 1 партия образцов продукции ОАО «Борисовский завод медицинских препаратов» в **Мьянму**;

- 6 вагонов с базовым маслом ЗАО «Белорусская нефтяная компания» в порт Санкт-Петербурга для доставки судном в **ОАЭ**;

- 1 контейнера с продукцией ОАО «Гомсельмаш» в **Южную Корею**;

1 контейнера с продукцией ОАО «Минское производственное кожевенное предприятие» в **Индию**;

1 контейнера с продукцией ОАО «Белшина» в **ЮАР**;

11 контейнеров с продукцией ОАО «АМКОДОР» в **Никарагуа**;

консолидация 10 контейнеров с продукцией ОАО «Светлогорский ЦКК» и 2 контейнеров с продукцией ОАО «МТЗ» в **Египет**.

По итогам реализации пилотного проекта (завершился 1 июня 2025 г.) продолжена работа по содействию продвижению белорусского экспорта и организованы перевозки:

- двух партий с продукцией ОАО «Минское производственное кожевенное объединение» в **Израиль** (авиатранспорт);

- **консолидация** 10 контейнеров с продукцией ОАО «Светлогорский ЦКК» и 1 контейнера ОАО «МТЗ» в **Египет**;

- **консолидация** 9 контейнеров с продукцией ОАО «Светлогорский ЦКК» и 3 контейнеров с продукцией ОАО «МТЗ» в **Египет** (находится в стадии исполнения);

- партии из 20 контейнеров с продукцией ОАО «Светлогорский ЦКК» в порт Александрия, **Египет**;

- 1 контейнера с продукцией ОАО «Белшина» в порт Дурбан, **ЮАР**.

Основные трудности, с которыми сталкивается предприятие при организации оптимальной логистики для белорусских экспортеров:

- значительное число контрактов, заключенных белорусскими экспортерами на условиях FCA, по которым логистику организует покупатель;

- небольшие партии (1-2 контейнера) для консолидации и различная грузовая база (контейнеры, вагоны, насыпные грузы);

- различие сроков готовности грузов для отправки не позволяет синхронизировать консолидацию в страны «дальней дуги». В условиях, когда **консолидация** является одним из **ключевых инструментов для снижения транспортных затрат** и повышения экономической эффективности, отсутствие синхронизации грузовой базы существенно ограничивает возможности оптимизации логистических цепочек;

- тенденция **перенасыщения** логистического рынка **вагонами-платформами и контейнерами**, что вызывает усиление конкуренции между операторами и ведет к демпингу тарифов, снижению качества оказываемых услуг;

*Справочно: Согласно проведенному нами анализу, крупные логистические контейнерные операторы сейчас **вынуждены помещать в отстой от 1000 до 2500 вагонов-платформ**. Такая тенденция имеет место с начала 2025 года. С учетом профицита платформ на рынке ставка за пользование 1 вагона в период с мая по сентябрь 2025 года упала **более чем в 25 раз**.*

Профицит контейнеров подтверждается существенным изменением рынка предоставления китайской стороной субсидий на доставку. В настоящее время субсидия на доставку контейнеров в основные порты Китая (Шанхай,

Нинбо, Шеньчжень) составляет 550 долларов, тогда как в 2024 году их размер доходил до 1500 долларов за 1 контейнер.

- существенное **снижение стоимости фрахта для доставки из Китая** в Беларусь автомобильным транспортом. В начале 2025 г. стоимость доставки автомобильным транспортом составляла 6000 долл. США, в текущем периоде – 4500 долл. США. Ситуация обусловлена тем, что в целях реализации задач по диверсификации экспортных поставок значительное количество транспортных средств направляется в страны Средней Азии с белорусской экспортной продукцией, в дальнейшем порожние транспортные средства перемещаются в Китай для загрузки;

- высокая **загруженность портов Новороссийска и Владивостока**. Ввиду интенсификации международной торговли и закономерного роста спроса на морской транспорт увеличилось ожидание времени погрузки на судно в портах Новороссийска и Владивостока. Складывающаяся ситуация провоцирует увеличение загруженности порта Санкт-Петербурга. Высокий спрос на морские перевозки может отразиться как на росте стоимости такой перевозки, так и в целом на формировании фрахта по всему маршруту в части увеличения цены и времени доставки.

Анализ проведенной работы, изучение международного опыта регулирования рынка экспедиторских услуг позволили сформулировать **предложения** предприятия о необходимых мерах по развитию белорусской экспедиции в контексте трех взаимосвязанных ключевых направлений:

- установление государственного регулирования рынка экспедиторских услуг путем введения реестра экспедиторов (или создание лиги добросовестных экспедиторов);

- формирование т.н. «фонда развития экспедиторских услуг» за счет обязательного вноса экспедиторов, включенных в реестр;

- эволюционный переход белорусских производителей на условия поставки до конечного получателя (CIF, CIP и др.) за счет субсидирования перевозок из соответствующего фонда.

Справочно: Предложения преследуют следующие ключевые цели:

- сокращение недобросовестной конкуренции;

- защита белорусских экспортеров от необоснованного снижения цен в процессе переговоров с покупателями, получение достоверной информации об уровне цен, по которым происходит продажа груза в стране назначения;

- удешевление стоимости доставки белорусских товаров за счет консолидации партий грузов для отправки в одном направлении одним видом транспорта;

- повышение контролируемости цепочки поставок, совершенствование производственных и логистических процессов;

- минимизация коммерческих рисков белорусских экспортеров;

- улучшение качества логистических услуг, расширение присутствия белорусских логистических операторов на международном рынке.

В планах предприятия в части развития IT-сектора:

внедрение новых типов таможенных документов и модернизация программного обеспечения WEB Декларант;

разработка и внедрение информационной системы «Мой БТС» (личный кабинет клиента РУП «Белтаможсервис»);

автоматизация складских процессов.

Данные работы позволят автоматизировать процессы предприятия, повысить качество предоставляемых услуг и сократить время на оформление документов при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

В части предложений по развитию логистического направления в целях практической реализации проектов по масштабированию импорто-экспортного взаимодействия Беларуси с КНР предприятие выступает с инициативой ежемесячного национального сервиса по отправке белорусских товаров различных экспортеров в составе **сборного контейнерного поезда «Василек»** в Китай.

Проект направлен на выстраивание логистической цепочки «под ключ», сервис подразумевает доставку белорусских товаров в Китай, в том числе с возможностью последующего частичного распределения по странам Юго-Восточной Азии.

Основные цели инициативы:

- обеспечение стабильных и своевременных перевозок грузов с минимальными логистическими издержками;

- оптимизация логистических маршрутов;

- укрепление позиций Беларуси как ключевого транспортно-логистического хаба в регионе;

- 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.

ЦИФРОВЫЕ ТАМОЖЕННЫЕ СЕРВИСЫ ДЛЯ БИЗНЕСА: ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ, РАЗВИТИЕ

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

На сегодняшний день цифровизация всех бизнес-процессов и экономических отношений является одним из приоритетов Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2026 – 2030 годы. Большое внимание уделяется данному направлению на уровне государства и в текущей пятилетке.

Со своей стороны, таможенные органы большое внимание уделяют вопросам цифровизации, мы являемся участником государственных программ, в рамках которых реализуются крупные и долгосрочные проекты, также ежегодно выполняется более 200 текущих работ по модернизации действующих таможенных систем.

При этом важное направление модернизации информационных систем таможенных органов – это совершенствование взаимодействия с бизнесом, физическими лицами и поэтапный его переход в цифровой формат.

Сегодня взаимодействие с бизнесом осуществляется через единый портал электронных услуг. Реализовано 15 электронных услуг, а также возможность подачи более 30 электронных таможенных документов.

В электронную форму переведено 26 административных процедур. Ежегодно порядка 4,5 миллионов транзакций осуществляется в автоматическом режиме.

Направления взаимодействия таможенных органов и бизнеса можно условно разделить на 2 блока.

Первый блок – это подача субъектом хозяйствования либо физическим лицом таможенных документов и прилагаемых к ним сведений в рамках таможенного декларирования.

Подача таможенных документов может осуществляться одним из следующих способов:

- 1) подача декларации через личный кабинет ОАИС;
- 2) подача декларации посредством декларантского программного обеспечения РУП «Белтаможсервис»;
- 3) подача декларации посредством взаимодействия двух информационных систем (субъект хозяйствования вправе использовать собственную декларантскую систему, которая приводится в соответствие с требованиями НЦЭУ; в дальнейшем подача таможенных документов осуществляется посредством такого ПО; договорные отношения возникают

между НЦЭУ и владельцем декларантской системы при реализации взаимодействия по принципу «система-система»).

В части данного блока электронных услуг за прошедший период 2025 года уже осуществлено более 3-х млн. транзакций по подаче таможенных документов.

Значительная часть таких электронных услуг работает с 2022 года, в последующем в 2023-2024 г. перечень видов таможенных документов, доступных к подаче в электронном виде посредством ОАИС, был расширен, дополнены такие документы как декларация на товары и корректировка к ней, заявление о выпуске товаров до подачи декларации на товары, декларация таможенной стоимости, пассажирская таможенная декларация и иные. В результате более 30 электронных таможенных документов или более 91% всех подаваемых в таможенные органы документов могут быть приняты нашими системами в виде электронных документов.

Вместе с тем планируется расширение и совершенствование блока взаимодействия таможенных органов с бизнесом в части подачи таможенных документов.

Хотелось бы обратить внимание на один аспект. С одной стороны, осуществляется перевод документов в электронный формат, основной целью которого является сокращение временных затрат как субъекта хозяйствования на подачу таких документов, так и таможенных органов на их обработку и принятие по ним решений. Но помимо самих таможенных документов, в первую очередь деклараций на товары, подаче подлежит ряд прилагаемых документов, подтверждающих сведения, заявленные в таможенной декларации и предоставляемые как по инициативе субъекта хозяйствования, так и в рамках выполнения требований должностных лиц таможенных органов.

Так для автоматизации данного взаимодействия еще с мая 2023 года была введена в эксплуатацию электронная услуга 3.00.11 «Предоставление таможенным органам документов, сведения о которых указываются в таможенных документах или предоставляются по требованию должностных лиц таможенных органов».

Вместе с тем, несмотря на все усилия по ее популяризации, долгое время она не была востребована, количество транзакций за 2023 год составляло порядка 9 тыс., за 2024 год – 12,5 тыс. При этом прилагаемые документы продолжали направляться нарочно на бумажном носителе в пункты таможенного оформления, что однозначно влекло увеличение временных затрат субъекта, либо по электронной почте, что могло вызывать вопросы к достоверности таких документов. Также нельзя не учитывать временные затраты таможенных органов на сканирование либо копирование таких документов, их проверку.

В этой связи, стремясь к полноценному переходу к электронному и достоверному взаимодействию, с 10 февраля текущего года прием прилагаемых документов (за исключением транзитной декларации, электронной предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС всеми видами транспорта, пассажирской таможенной декларации и декларации на транспортное средство) начал осуществляться исключительно через общегосударственную автоматизированную информационную систему посредством электронной услуги 3.00.11, исключая для этих целей электронную почту.

Эффект от полноценного внедрения данной услуги уже есть, это позволило нам сократить временные затраты на подачу прилагаемых документов при совершении таможенных операций. А количество транзакций за 2025 год уже составило порядка 230 тыс., то есть рост более чем на 1500 %.

Как следствие, уже в текущем году планируется расширение электронной услуги 3.00.11. Так, появится возможность загрузки через ОАИС прилагаемых документов в электронном виде к электронной предварительной информации, транзитной декларации, а также автоматической «привязки» прилагаемых документов к таможенным декларациям с использованием уникального идентификатора (в настоящее время реализована подача прилагаемых документов лишь к регистрационному номеру таможенной декларации).

Говоря о более долгосрочных планах, хочется обозначить планируемое создание электронных услуг по подаче в таможенные органы сертификатов обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов. В настоящее время вся необходимая техническая документация разработана, доработана ОАИС. подача данного электронного документа станет доступна после присоединения всех государств – членов ЕАЭС к общему процессу по контролю таможенной процедуры таможенного транзита (далее – ТПТТ). В 2025 году также планируется к выводу в промышленную эксплуатацию услуга по подаче деклараций на товары электронной торговли после ратификации Протокола о внесении изменений в Таможенный кодекс ЕАЭС и начала работы института операторов электронной торговли. Сегодня прорабатывается вопрос перевода в электронную форму документов, которые в настоящий момент предоставляются в таможенные органы на бумажном носителе, в частности, – это ряд отчетов.

Второй блок таможенных сервисов для бизнеса – это электронные услуги по получению сведений из информационных ресурсов таможенных органов.

В части данного блока за истекший период 2025 года осуществлено более 14 тыс. транзакций.

Здесь наиболее востребованными электронными услугами были и остаются:

«Представление сведений о подтверждении фактического вывоза экспортных товаров с таможенной территории Евразийского экономического союза для заинтересованных лиц» (3.22.02);

Предоставление сведений в отношении предоставленного обеспечения исполнения обязанности (3.67.05).

Доля данных электронных услуг составляет 88% от общего количества всех транзакций по электронным услугам Государственного таможенного комитета (далее – ГТК).

Есть также и менее востребованные электронные услуги, например, согласно статистике, одной из самых не востребованных услуг является электронная услуга 3.61.03 «Предоставление сведений о завершении (не завершении) действия таможенной процедуры таможенного транзита» – всего 5 транзакций за 2024 год, 2 транзакции за 2025 год.

Однако, создание данной электронной услуги было инициировано бизнесом в 2021 году, со стороны ГТК проведено изучение востребованности такой электронной услуги и предварительные результаты были положительными.

Данная электронная услуга предназначена для оперативного мониторинга доставки товаров до таможенного органа назначения и завершения таможенной процедуры таможенного транзита. Информация, которая может быть получена в рамках услуги 3.61.03 – это дата и время завершения действия ТПТТ, общий вес (брутто) доставленных товаров, оговорки при завершении действия ТПТТ (при наличии) и код (наименование) таможенного органа, завершившего действие ТПТТ.

Вместе с тем данное направление взаимодействия бизнеса и таможенных органов является перспективным и его необходимо развивать и внедрять в практику постоянного применения. Но и важным является необходимость обеспечения эффективности затрат на создание таких услуг со стороны таможенных органов по модернизации наших систем и ведение соответствующих электронных сервисов, достижения максимального значения соотношения «затраты-эффект».

Перечень всех доступных электронных услуг доступен на сайте Национального центра электронных услуг (nces.by --> Услуги --> Услуги ОАИС --> Электронные услуги) в разделе Документы и материалы «Перечень электронных услуг ОАИС и условия их оказания».

ГТК получает обращения бизнеса о совершенствовании наших электронных услуг. В частности, в рамках заседания консультативной группы по повышению эффективности таможенного контроля при общественно-консультативном (экспертном) совете при ГТК в июне текущего года была обозначена проблематика недостаточности сведений, получаемых посредством Интернет-портала таможенных органов, о декларациях на товары, находящихся на контроле в таможенных органах.

Действительно на сайте таможенных органов Республики Беларусь субъект хозяйствования мог получить сведения о контрольных декларациях на товары, по которым до истечения срока нахождения товаров под таможенным контролем остается менее тридцати дней.

При этом субъекты хозяйствования могли получать такую информацию только о сроке окончания действия таможенных процедур, осуществив поиск по регистрационному номеру декларации на товары.

В то же время еще в 2018 году была введена в эксплуатацию электронная услуга 3.23.01 «Предоставление сведений о декларации на товары находящееся на контроле в таможенных органах Республики Беларусь» (далее – электронная услуга 3.23.01).

Сведения в рамках данной электронной услуги предоставляются по всем декларациям на товары, находящимся на контроле за заданный период времени у субъекта хозяйствования, а не по конкретной контрольной декларации, по которой до истечения срока нахождения товаров под таможенным контролем остается менее тридцати дней. Также перечень предоставляемых сведений расширен по сравнению с перечнем сведений, размещаемых на едином Интернет-портале таможенных органов Республики Беларусь.

Таким образом, состав сведений, предоставляемых в рамках электронной услуги 3.23.01 является гораздо шире и не имеет ограничения по предоставлению сведений в случае, если до истечения срока нахождения товаров под таможенным контролем остается менее тридцати дней.

Однако, электронная услуга 3.23.01 долгое время не была востребована субъектами хозяйствования, поскольку часть необходимых сведений размещена на едином Интернет-портале таможенных органов Республики Беларусь.

В частности, за период с 2023 года, включая первое полугодие 2025 года, таможенными органами отработано всего 37 транзакций в рамках электронной услуги 3.23.01, из них: в 2023 году - 25 транзакций, в 2024 году - 10 транзакций, в 2025 году - 2 транзакции. Для сравнения, на едином Интернет-портале таможенных органов Республики Беларусь в 2024 году зафиксировано более 3 тыс. просмотров (3 317) и более 1,5 тыс. просмотров за первое полугодие 2025 года (1 532).

Как следствие, с 1 сентября 2025 года исключена возможность получения информации о декларациях на товары, находящихся на контроле в таможенных органах, с использованием интернет-сайта таможенных органов. Для получения необходимых сведений можно воспользоваться электронной услугой 3.23.01 «Предоставление сведений о декларациях на товары, находящихся на контроле в таможенных органах Республики Беларусь» посредством ОАИС.

Еще одна новая электронная услуга для владельцев таможенных складов планируется к запуску в 2026 году, инициатором которой был бизнес.

В рамках рассмотрения в текущем году изменений в Закон Республики Беларусь от 10 января 2014 г. № 129-З «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» было внесено предложение дополнить Закон нормой о том, что таможенный орган в электронной форме информирует владельца таможенного склада о выпуске товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного склада и о размещении товаров на хранение на таможенном складе.

Такая инициатива была рассмотрена и по результатам принято решение, что необходимость в корректировке Закона отсутствует.

При этом для практической реализации внесенного бизнесом предложения по уведомлению владельцев таможенных складов о выпуске товаров принято постановление ГТК от 4 августа 2025 г. № 25 и в настоящее время ведутся работы по утверждению состава сведений, подлежащих передаче владельцу таможенного склада, а также по согласованию соответствующей технической документации по разработке электронной услуги.

После доработки информационных систем таможенных органов в рамках электронной услуги владельцам таможенных складов будет доступно направление запроса в информационную систему таможенных органов по регистрационному номеру декларации на товары, поданной для помещения товаров под таможенную процедуру таможенного склада или для помещения товаров под иную таможенную процедуру в целях завершения действия таможенной процедуры таможенного склада. В ответ владелец таможенного склада будет уведомлен о выпуске товаров либо об отсутствии сведений о выпуске товаров. Детальный набор состава сведений ответного сообщения в данный момент находится в стадии обсуждения.

Подводя итоги, хочется отметить, что главным принципом оказания электронных услуг является открытость и доступность получения необходимой информации потребителями таких услуг, что достигается путем размещения всей необходимой информации в открытом доступе на

официальном сайте таможенных органов Республики Беларусь и на едином портале электронных услуг.

Для таможенных органов главным результатом развития данного направления является эффективность и сокращение временных затрат совершения операций, как на уровне государства, так и на уровне бизнеса либо гражданина.

Данное направление взаимодействия постоянно будет развиваться и совершенствоваться, исходя из требований нормативных правовых актов, информационной безопасности и востребованности получения тех или иных сведений.

В заключении хочется обозначить те принципы и подходы, которых таможенные органы Республики Беларусь придерживаются в своей деятельности. Сегодня мы все работаем в непростых условиях, поэтому ещё более актуальным и востребованным становятся инициативность, нацеленность на конечный результат, оперативность реагирования на внешние вызовы и повышение эффективности работы в целом.

Таможня для бизнеса, бизнес для государства – залог успеха в нашей совместной деятельности.

НОВАЦИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

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

I. В современных реалиях законодательство в области специальных мер и мер нетарифного регулирования должно быть актуальным и соответствовать сегодняшнему дню.

Введение новых либо продление уже действующих мер в Республике Беларусь осуществляется исключительно исходя из национальных интересов на основе принципов выборочности и целесообразности.

Так, в связи с непрекращающимся санкционным давлением на Беларусь Правительством (*постановлением от 27 августа 2025 г. № 462 до 1 апреля 2026 г.*) продлено действие постановления от 14 марта 2024 г. № 182 «О применении специальной ограничительной меры», принятого в качестве ответа на закрытие Литвой пунктов пропуска на границе с Республикой Беларусь, и устанавливающего запрет на ввоз в нашу страну с территории Литвы через автомобильные РПТО (*«Каменный Лог» и «Бенякони – 1»*) ряда традиционно поставлявшихся товаров, которые не являются критичными для рынка Беларуси – вода минеральная, пиво, алкогольные напитки, шины и покрышки пневматические, одежда, бывшая в употреблении, а также бывшие в употреблении автозапчасти.

В то же время, с учетом неблагоприятного прогноза урожайности ряда плодовоовощных культур в Республике Беларусь, для удовлетворения потребностей населения, перерабатывающих предприятий страны из постановления Совета Министров от 6 декабря 2021 г. № 700 «О применении специальных мер в отношении отдельных видов товаров» с **27 мая текущего года** исключена отдельная сельхозпродукция (*картофель, лук репчатый, белокочанная капуста и яблоки*).

С 1 июля 2025 г. истек срок действия Указа Президента Республики Беларусь от 12 января 2024 г. № 16 «О временном установлении ставок ввозных таможенных пошлин». Одна из причин непродления его действия – это ввоз товаров, в отношении которых в Беларуси были установлены повышенные ставки, через иные государства-члены ЕАЭС, с уплатой таможенной пошлины в соответствии с Единым таможенным тарифом, для последующей их реализацией на белорусском рынке, но с увеличенной из-за изменения логистики стоимостью.

Одновременно, в целях защиты экономической безопасности в текущем году Республикой Беларусь введено 9 временных мер нетарифного регулирования, в частности:

лицензирование вывоза отдельных видов плодовоовощной продукции (*картофель, лук репчатый, белокочанная капуста, яблоки, свекла, морковь*), зерновых (*пшеница, рожь, ячмень, овес, кукуруза, гречиха*) и отходов тарного стекла;

лицензирование ввоза песка, глины, готовых шкур крупного рогатого скота, аккумуляторных батарей, продукции из древесины.

В связи с истечением 22 сентября 2025 г. срока действия временного запрета на вывоз отдельных видов промышленных товаров согласовано очередное введение аналогичного временного запрета вывоза промышленных товаров из Беларуси сроком на 6 месяцев.

В целях совершенствования и упрощения администрирования мер нетарифного регулирования и специальных мер Государственным таможенным комитетом с госорганами, уполномоченными на выдачу разрешительных документов, прорабатывается вопрос расширения информационного взаимодействия для получения сведений из данных документов. Таможенные органы готовы к работе в таком формате.

Это будет способствовать созданию условий для автоматизации контроля за ввозом товаров и, с одной стороны, поспособствует усилению контроля, а с другой – приведет к снижению административной нагрузки на декларантов, минимизации количества документов на бумажных носителях и повышению общей цифровизации процессов взаимодействия государственных органов с юридическими лицами и гражданами.

II. В целях развития международных автомобильных перевозок грузов при участии таможенных органов был подготовлен Указ Президента Республики Беларусь, предусматривающий освобождение от уплаты утилизационного сбора в 2025 году при ввозе на территорию Республики Беларусь новых седельных тягачей, моторных транспортных средств для перевозки грузов, прицепов и полуприцепов.

С учетом сохранения актуальности данной льготы для лиц, осуществляющих автомобильные международные перевозки, в настоящее время рассматривается возможность применения названного освобождения в 2026 году.

Основываясь на правоприменительной практике, в целях установления единообразных подходов при администрировании уплаты утилизационного сбора как при ввозе транспортных средств из стран ЕАЭС, так и из третьих стран, прозрачности применения льгот при уплате утилизационного сбора при разработке проекта Закона, предусматривающего корректировку

Налогового кодекса, таможенными органами предложено включение следующих нормативных предписаний:

- определение категорий плательщиков утилизационного сбора, контроль за уплатой которого осуществляют таможенными органами (физ. лица, юр. лица, ИП), во взаимосвязи с объектами обложения утилизационным сбором.

Справочно. Такой подход позволит четко разграничивать ввоз транспортных средств в коммерческом и некоммерческом обороте с применением соответствующих особенностей администрирования, в частности, применения ставок данного сбора;

- отнесение к объектам обложения утилизационным сбором шасси транспортных средств;

Справочно. Данное нововведение направлено на исключение случаев ухода от уплаты утилизационного сбора путем ввоза транспортных средств под видом шасси;

- установление необходимости представления в таможенный орган документа, отражающего исчисление и уплату утилизационного сбора в случае применения освобождения от уплаты утилизационного сбора.

Справочно. В настоящее время при применении льгот по уплате утилизационного сбора РС не регистрируется. Указанное нововведение позволит обеспечить как прозрачность во взаимоотношениях при реализации транспортных средств, так и обеспечит условия равных подходов при администрировании применения льгот по уплате утилизационного сбора как при ввозе из стран ЕАЭС, так и из третьих стран (при ввозе транспортных средств из третьих стран более четкий контроль обеспечивается за счет «привязки» к таможенному декларированию, до вовлечения товаров в оборот, при этом ввиду отсутствия таможенного контроля при перемещении товаров в рамках ЕАЭС, соответствующий контроль отложен во времени до постановки транспортного средства на учет).

При разработке изменений в Закон о таможенном регулировании включены положения о том, что взыскание задолженности не осуществляется в случае наступления обстоятельств, влекущих согласно Таможенному кодексу ЕАЭС возврат или зачет взыскиваемых платежей. Это исключит отвлечение финансовых средств плательщиков, снизит административную нагрузку на таможенные органы.

Также в соответствии с положениями проекта обязанность по уплате не будет подлежать исполнению таможенным представителем при принятии решения о прекращении действия предварительного решения о классификации товара в случае, когда таможенным органом выявлены

ошибки, допущенные при принятии этого предварительного решения и влияющие на сведения о коде товара в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС.

Кроме того, с двух до трех месяцев увеличен срок, начинающийся со дня регистрации уведомления, составленного в отношении плательщика, по истечению которого будет составляться уведомление о неуплаченных суммах таможенных платежей в отношении лиц, несущих солидарную обязанность по уплате таких платежей.

III. Продолжается работа по совершенствованию права ЕАЭС в области подтверждения происхождения товаров.

Рассматриваются следующие изменения в **Непреференциальные правила** определения происхождения товаров, утвержденные Решением Совета Евразийской экономической комиссии № 49 (далее – Непреференциальные правила):

1. В целях упрощения документального подтверждения партий товаров малой стоимости, являющихся аналогичными товарами, в отношении которых государством-членом ЕАЭС применяется **ответная мера** (повышенная ставка ЕТТ), предложено введение стоимостного порога - **до 1500 евро**), при котором допускается подтверждение происхождения товаров декларацией о происхождении вместо сертификата о происхождении. Однако предусматривается, что государство-член ЕАЭС национальным законодательством вправе установить меньшую сумму.

2. В настоящее время при ввозе товаров из третьих стран, с которыми заключены международные соглашения о свободной торговле, а также из развивающихся и наименее развитых стран, в случае если товар является аналогичным тем, в отношении которых применяются ответные меры или меры защиты внутреннего рынка, обусловленные происхождением товара, требуется предоставления **двух сертификатов** в целях подтверждения происхождения ввозимых товаров для преференциальных и непреференциальных целей.

В рамках вносимых изменений в Непреференциальные правила предложено подтверждать непреференциальное происхождение сертификатом, используемым для преференциальных целей (формы А, СТ-2, СТ-3, ЕАV), при условии, что критерии, на основании которых определено преференциальное происхождение товаров, совпадают с критериями, установленными для таких товаров в Непреференциальных правилах, *или предусматривают более глубокую степень переработки иностранных материалов.*

С 2021 года такая возможность существует в отношении товаров, сопровождаемых сертификатом формы СТ-1 *(в соответствии с Указом*

Президента Республики Беларусь от 31 декабря 2020 г. № 510), что также останется актуальным.

Учитывая истекающий в 2025 году срок действия упрощения, предусмотренного **Решением Совета ЕЭК от 19 мая 2022 г. № 85 «Об использовании копий сертификатов о происхождении товара для целей предоставления тарифных преференций»**, а также положительный опыт его применения, прорабатывается возможность продления применения упрощенного порядка подтверждения происхождения товаров до 31 декабря 2029 г.

В соответствии с Решением № 85 для подтверждение происхождения товаров может представляться электронная или бумажная копия сертификата о происхождении товара (формы EAV, СТ-2, СТ-3) при условии обязательного последующего представления оригинала такого документа в срок не позднее 6 месяцев с даты регистрации декларации на товары.

При этом существующая необходимость указания **декларантом** на оборотной стороне копии сертификата **обязательства** (в произвольной форме) о представлении таможенному органу в указанный срок оригинала сертификата о происхождении товара **отпадет**. Информация будет заявляться в декларации на товары в кодированном виде в соответствии с Порядком заполнения декларации на товары, утвержденным Решением Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 г. № 257.

Следует принимать во внимание, что в соответствии с полноформатным Соглашением о свободной торговле с Ираном, вступившим в силу с 15 мая 2025 г. (*переходной период в 6 месяце, предусмотрен пунктом 6 статьи 6.28 Соглашения*), с 16 ноября 2025 г. появляется возможность использования копии сертификата формы СТ-3 (на бумажном носителе или в электронном виде) без представления оригинала, условие – функционирование электронной базы данных, позволяющей проверить выдачу и подлинность таких сертификатов.

Также следует отметить, что в соответствии с указанным Соглашением, у участников внешнеэкономической деятельности появляется возможность подтверждать происхождение ввозимых товаров **декларацией о происхождении товара**, в случае если таможенная стоимость партии товара не превышает **5000 евро** или эквивалентную сумму в валюте импортирующей Стороны.

Обращаем внимание также участников внешнеэкономической деятельности на подписание в текущем году двух новых Соглашений о свободной торговле с **Монголией** и **Объединенными Арабскими Эмиратами**, в отношении которых в настоящее время проводятся внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления их в силу.

Кроме того, проходит процедуру внутригосударственного согласования Соглашение о свободной торговле с **Индонезией**, которое планируется подписать до конца текущего года.

При разработке новых соглашений, в рамках переговорных процессов с третьей стороной, старались сохранить сложившийся формат основных условий предоставления тарифных преференций.

К таким условиям можно отнести:

соблюдение прямой поставки;

документальное подтверждение происхождения товаров (сертификатом о происхождении товара либо декларацией о происхождении товаров для партий товаров до 5000 евро (для товаров, ввозимых из Индонезии и Монголии);

соблюдение требования к административному сотрудничеству.

Вместе с тем, принимая во внимание передовой международный опыт в рамках соглашений с **Объединенными Арабскими Эмиратами и Индонезией**, предусмотрено внедрение **института уполномоченных экспортеров**.

Уполномоченный экспортер будет иметь возможность на самостоятельное определение происхождения товаров и оформление декларации о происхождении товара **на партии товаров любой стоимости**.

Экспортер, претендующий на получение статуса уполномоченного экспортера, должен обеспечить выполнение условий, установленных соответствующими международными договорами, а также Таможенным кодексом ЕАЭС, в который в настоящее время вносятся соответствующие изменения.

Базовыми условиями в соответствии с международными договорами являются:

знание правил определения происхождения товаров;

соблюдение законов и нормативных правовых актов, применяемых в сфере таможенного регулирования; и

осуществление экспортных поставок.

Справочно. В соответствии с проектом изменений в Таможенный кодекс ЕАЭС условиями включения юридического лица в реестр уполномоченных экспортеров государства-члена являются:

1) осуществление этим юридическим лицом внешнеэкономической деятельности и (или) деятельности по производству товаров не менее 1 года до дня регистрации таможенным органом заявления о включении в реестр уполномоченных экспортеров государства-члена;

2) отсутствие фактов привлечения в государстве-члене, в котором зарегистрировано это юридическое лицо,

к административной ответственности в течение 1 года до дня регистрации таможенным органом заявления за административные правонарушения, привлечение к ответственности за совершение которых законодательством этого государства-члена определено в качестве основания для отказа во включении в реестр уполномоченных экспортеров государства-члена;

3) отсутствие на день регистрации таможенным органом заявления фактов возбуждения в отношении этого юридического лица процедуры банкротства;

4) наличие в штате юридического лица работника, обладающего квалификацией, необходимой для определения происхождения товаров, вывозимых с таможенной территории Союза, в соответствии с преференциальными правилами определения происхождения товаров.

Дополнительно ЕЭК настаивает на праве устанавливать дополнительные условия включения юридического лица в реестр уполномоченных экспортеров государства-члена.

При предоставлении статуса уполномоченного экспортера уполномоченный государственный орган Стороны присваивает экспортеру уникальный регистрационный номер. Регистрационный номер должен быть указан в декларации о происхождении товара.

IV. В отношении вопроса классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС остановимся на таком товаре, как электромобили.

Применяемая в настоящее время в ТН ВЭД детализация легковых автомобилей и прочих моторных транспортных средств, предназначенных главным образом для перевозки людей, классифицируемых в товарной позиции 8703, не содержит отдельного цифрового кода для транспортных средств, приводимых в движение **исключительно** электрическим двигателем, которые не оборудованы двигателем внутреннего сгорания (далее – ДВС) и, по своей сути, являющихся «чистыми» электромобилями.

Наименования позиций в рамках данной товарной позиции (8703) позволяют относить так называемые «последовательные» гибридные транспортные средства, в которых ДВС служит только для вращения генератора электрического тока, наряду с электромобилями, которые не имеют в своей конструкции ДВС, к одной классификационной группировке – субпозиции 8703 80 000, в которую включаются транспортные средства, приводимые в движение только электрическим двигателем.

Легковые автомобили с гибридной силовой установкой «параллельного» типа, оснащенные как электродвигателем, так и ДВС, участвующим в приведении транспортного средства в движение,

в зависимости от типа ДВС и иных технических характеристик включаются в субпозиции 8703 40 - 8703 70 ТН ВЭД ЕАЭС.

Следует отметить, что в отношении транспортных средств, **приводимых в движение** исключительно электрическим двигателем, действуют различные послабления в уплате таможенных платежей, налогов и сборов, как на национальном уровне, так и на наднациональном, вне зависимости от наличия в их конструкции ДВС.

При этом на практике определение типа гибридной силовой установки («последовательная» либо «параллельная») является затруднительным.

Таким образом, существует ряд проблем, связанных как со сложностью определения типа гибридной силовой установки, так и с отсутствием возможности отдельного статистического учета и правового регулирования в отношении электромобилей, не оборудованных ДВС.

ГТК было инициировано внесение изменений в детализацию субпозиции 8703 80 000 ТН ВЭД ЕАЭС, которая позволит осуществлять отдельный учет и администрирование электромобилей и последовательных гибридов. По данному вопросу принято Решение Коллегии ЕЭК № 81 от 23 сентября 2025 г. «О внесении изменений в ТН ВЭД ЕАЭС».

Предлагаемые изменения выделяют отдельные классификационные группировки (подсубпозиции) для легковых автомобилей, оснащенных только электрическим двигателем, и для «последовательных» гибридных автомобилей.

Хочется отметить, что в новой редакции Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (ВТамО) такая детализация будет предусмотрена только с 2028 года.

.

УПРОЩЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА – ПОКАЗАТЕЛЬ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ

ПОЛУДЕНЬ Сергей Анатольевич, Председатель Республиканского союза участников таможенных отношений

В докладе будут затронуты вопросы упрощений для бизнеса в сфере таможенных отношений на примере двух институтов – ныне действующего уполномоченного экономического оператора (далее – УЭО) и предполагаемого в скором будущем к внедрению – института уполномоченного экспортера.

На наш взгляд, масштабы внедрения упрощений для участников ВЭД свидетельствует об уровне и степени развития таможенной службы.

Чем больше упрощений – тем выше уровень развития таможенной службы.

Многие еще помнят времена, когда таможенные декларации представлялись в таможенную на бумажном носителе, а сегодня уже повсеместно внедрено электронное декларирование.

В нынешнее время норматив о выпуске товаров в течение 4 часов закреплен на законодательном уровне Таможенным кодексом ЕАЭС.

Но оформление товаров в течение одного часа уже рассматривается как само собой разумеющееся.

Да и многие другие всем известные упрощения интенсивно внедрялись в таможенном законодательстве на протяжении как минимум последних двух десятилетий.

В общем если говорить об упрощениях, то это всегда приносит эффект, причем, как правило, его получают не только конкретные лица, использующие те или иные упрощения, но это положительным образом отображается на различных сферах деятельности и отраслях экономики, а в выигрыше от этого оказывается государство в целом.

Ниже можно увидеть, каким образом, в частности, на внешнеторговый оборот повлияли подписанные в свое время Соглашения о зонах свободной торговли с Сербией и Вьетнамом.

Таблица 1. Товарооборот Беларусь – Сербия до и после подписания Соглашения о ЗСТ от 31.03.2009.

РБ – Сербия (миллионов долларов США)	до ЗСТ (2007 – 2009 гг.)	после ЗСТ (2010 – 2012 гг.)
Общий товарооборот	172,2	411,0

Таблица 2. Товарооборот ЕАЭС – Вьетнам до и после подписания Соглашения о ЗСТ от 05.10.2016.

ЕАЭС – Вьетнам (миллиардов долларов США)	до ЗСТ (2014 – 2016 гг.)	после ЗСТ (2017 – 2019 гг.)
Общий товарооборот	12,8	18,2

А ведь это не только непосредственно экспорт и импорт товаров – это и организация производственных цепочек, выстраивание логистических путей через эти страны, движение финансовых потоков и многое другое.

Если же говорить о функционировании института УЭО, то на пространстве ЕАЭС как раз для данного института в таможенном законодательстве предусмотрены максимальные упрощения.

При этом не стоит забывать и о том, что непосредственно Таможенный кодекс ЕАЭС относит того же УЭО к категории низкого уровня риска.

Обозначу наиболее приоритетные и востребованные у наших УЭО упрощения, а также некоторые предложения по усовершенствованию действующих упрощений и возможному внедрению новых.

1. Конечно же, основным упрощением, которым пользуются наши УЭО – это выпуск товаров до подачи декларации на товары, а также выпуск товаров без обеспечения уплаты таможенных платежей.

Как известно, товары, декларантом которых выступает УЭО, могут быть заявлены к выпуску товаров до подачи декларации на товары в соответствии со следующими таможенными процедурами:

- 1) выпуск для внутреннего потребления;
- 2) переработка на таможенной территории;
- 3) переработка для внутреннего потребления;
- 4) свободная таможенная зона;
- 5) свободный склад;
- 6) временный ввоз (допуск) без уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов и без уплаты специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин.

В то же время считаем целесообразным данный перечень таможенных процедур дополнить:

- таможенной процедурой беспошлинной торговли,
- а также предоставить возможность заявления к выпуску товаров до подачи декларации на товары и при использовании таможенной процедуры

временного ввоза (допуска) с уплатой ввозных таможенных пошлин, налогов и специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин.

Таможенная процедура беспошлинной торговли практически ничем не отличается по своей сути от таможенных процедур свободной таможенной зоны или переработки на таможенной территории.

А касательно второй части предложения – если разрешается осуществлять выпуск товаров до подачи декларации на товары в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления (при которой, как известно, осуществляется полная уплата таможенных платежей), то почему нельзя это позволить для таможенной процедуры временного ввоза (допуска) (при которой осуществляется уплата всего лишь 3%-ных таможенных платежей).

Второе предложение касается сроков предоставления декларации в отношении товаров, выпуск которых произведен до подачи декларации на товары.

Существующей нормой Таможенного кодекса ЕАЭС предусмотрена подача декларации на товары УЭО, которым было подано заявление о выпуске товаров, не позднее 15-го числа месяца, следующего за месяцем выпуска товаров.

Стоит отметить, что в этом году на площадке ЕЭК уже рассматривался вопрос увеличения такого срока до 1-го числа месяца, следующего за месяцем выпуска товаров.

Но данная инициатива не была поддержана, в том числе и по причине, которая была высказана Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь (далее – ГТК) о необходимости формирования данных таможенной статистики внешней торговли товарами не позднее 25-го числа месяца, следующего за отчетным месяцем.

Однако, предлагаем еще раз вернуться к этому вопросу и рассмотреть возможность подачи декларации на товары УЭО не позднее 20-го числа месяца, следующего за месяцем выпуска товаров.

Это небольшое, на первый взгляд, послабление будет положительно воспринято нашими предприятиями, так как такой срок будет корреспондироваться в том числе со сроками подачи налоговых деклараций, которые установлены в налоговом законодательстве при уплате многих налоговых платежей.

Таким образом в таможенном и налоговом законодательствах не будет разночтений в сроках подачи деклараций, что является более удобным с точки зрения построения бизнес-процессов и обеспечения финансовой дисциплины на предприятиях.

Еще одно предложение в этом блоке – это предусмотреть возможность подачи одной декларации за месяц на все импортированные

уполномоченным оператором товары по различным контрактам и разными партиями, т.е. выпущенным по нескольким ЗВТ.

Реализовать данное предложение не составит сложностей, используя в том числе добавочные листы декларации на товары.

2. Следующим наиболее значимым упрощением, которое используют УЭО, является доставка и завершение транзита в помещениях или на открытых площадках УЭО, а также временное хранение в помещениях или открытых площадках УЭО.

Здесь хотелось бы отметить уже ряд принятых за последний год при активной поддержке ГТК следующих дополнительных упрощений для УЭО:

1. Решением Совета ЕЭК от 18 октября 2024 г. № 86 (вступило в силу 20 ноября 2024 г.) для УЭО 2 и 3 типа установлена возможность хранения на площадях оператора товаров, помещенных этим УЭО под таможенную процедуру таможенного склада;

2. с 1 апреля 2025 г. в соответствии с Решением Коллегии ЕЭК от 4 сентября 2024 г. № 103 был отменен ранее действовавший запрет на применение специальных упрощений, предоставляемых УЭО, в отношении подакцизных товаров, подлежащих маркировке.

3. на национальном уровне в развитие положений Решения Совета ЕЭК от 15 июля 2022 г. № 114 с 27 января 2025 года Законом Республики Беларусь от 10 января 2014 г. № 129-3 «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» предусмотрена возможность для УЭО, которые имеют свидетельство 2 или 3 типа, осуществлять совершение операций по маркировке средствами идентификации без разрешения таможенного органа иностранных товаров, которые находятся на временном хранении.

Надеемся, что в данном направлении список предполагаемых упрощений еще не закрыт и будет в дальнейшем совершенствоваться.

3. Еще одно используемое специальное упрощение УЭО – это признание таможенными органами в качестве средств идентификации пломб, наложенных УЭО на грузовые помещения (отсеки) транспортных средств или их части.

По нашему запросу ГТК была доведена информация, что собственные пломбы УЭО, которые соответствуют требованиям Решения Коллегии ЕЭК от 20 октября 2020 г. №127, могут применяться, в частности:

- при помещении под таможенную процедуру таможенного транзита товаров, заявленных УЭО под реэкспорт в целях завершения действия таможенных процедур таможенного склада, свободной таможенной зоны, временного ввоза (допуска);

- либо при частичной выгрузке на площадях УЭО, входящих в состав сборных грузов товаров УЭО, и необходимости дальнейшего следования иных товаров, находящихся в транспортном средстве, в места их доставки.

При этом вопрос о применении УЭО специального упрощения, связанного с использованием УЭО своих пломб, признанных таможенными органами в качестве средств идентификации, был также вынесен ГТК на Рабочую группу по УЭО, функционирующую при ЕЭК.

По итогам обсуждения вопроса на Рабочей группе по УЭО было решено, что в целях формирования в ЕАЭС единообразной правоприменительной практики исходить из подхода, что УЭО со свидетельством 3 типа, либо одновременно 1 и 2 типов, могут применять в качестве средств идентификации пломбы, соответствующие требованиям, установленным Решением Коллегии ЕЭК от 20 октября 2020 г. № 127, и налагать их на грузовые отсеки (места) после осуществления частичной выгрузки своих товаров в зоне таможенного контроля УЭО в целях их последующей доставки в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита иным получателям, в том числе находящимся на территории Другого государства-члена ЕАЭС.

Но потенциал более широкого применения данного специального упрощения и здесь не исчерпан, и во взаимодействии с ГТК будет продолжена работа над новыми предложениями в этом направлении.

Конечно же УЭО используются, хоть и менее активно, и другие упрощения – это неустановление маршрута перевозки, перегрузка и замена машины при вывозе без разрешения таможенного органа, совершение таможенных операций в первоочередном порядке.

Подводя итог функционирования института УЭО в целом, можно констатировать, что наши белорусские предприятия как никто иной на пространстве ЕАЭС стараются по максимуму использовать преимущества различного характера, обеспечивая при этом добросовестное осуществление своей деятельности в сфере таможенных отношений.

Подтверждением тому является и наибольшее количество УЭО в Республике Беларусь по сравнению с иными странами ЕАЭС.

В настоящее время в реестр УЭО включено в Республике Беларусь 272 юридических лица, в Российской Федерации — 173, в Республике Казахстан — 33, в Кыргызской Республике — 3, в Республике Армения — 2.

Теперь перейдем к запланированному к внедрению в недалекой перспективе институту уполномоченных экспортеров, правовое регулирование которого будет включено в скором времени в Таможенный кодекс ЕАЭС.

Этот новый институт будет призван упростить процедуры экспорта произведенной отечественными предприятиями продукции в иные страны,

с которыми будет внедрен этот механизм осуществления экспортных поставок.

Статус «Уполномоченного экспортера» позволит подтверждать в упрощенном формате преференциальное происхождение товаров, поставляемых в страны-партнеры ЕАЭС по свободной торговле.

Экспортерам не понадобится в отношении каждой экспортируемой товарной партии оформлять сертификат о происхождении товара, который сейчас является основанием для применения тарифных преференций.

Они смогут самостоятельно заявлять сведения о происхождении товаров в коммерческих документах после регистрации таких экспортеров в системе зарегистрированных экспортеров, и такая информация будет курсировать в электронном виде между странами- участниками таких соглашений.

Упрощение в целом понятно и поддерживается бизнесом.

Всё, что будет облегчать экспорт и снижать издержки предприятий при вывозе товаров в третьи страны заслуживает положительной оценки.

Однако, хочу обратить внимание, какие основные условия для получения статуса «Уполномоченного экспортера» предполагается установить:

1) осуществление этим юридическим лицом внешнеэкономической деятельности и (или) деятельности по производству товаров не менее 1 года до дня регистрации таможенным органом заявления о включении в реестр уполномоченных экспортеров государства-члена;

2) отсутствие фактов привлечения в государстве-члене, в котором зарегистрировано это юридическое лицо, к административной ответственности в течение 1 года за административные правонарушения, привлечение к ответственности за совершение которых законодательством этого государства-члена будет определено в качестве основания для отказа во включении в реестр уполномоченных экспортеров;

3) отсутствие на день регистрации таможенным органом заявления фактов возбуждения в отношении этого юридического лица процедуры банкротства;

4) наличие в штате юридического лица работника, обладающего квалификацией, необходимой для определения происхождения товаров, вывозимых с таможенной территории Союза, в соответствии с преференциальными правилами определения происхождения товаров.

Плюс на данном этапе в проекте Таможенного кодекса ЕАЭС закладывается возможность установления на уровне ЕЭК также дополнительных требований к уполномоченному экспортеру.

Еще одно немаловажное предписание содержится в проекте относительно возобновления права пользования преимуществами уполномоченного экспортера в случае исключения предприятия по какой-

либо причине из реестра – это возможность подачи заявления о новом включении в реестр уполномоченных экспортеров, которая появится только по истечении 1 года со дня его исключения из реестра.

Но следует обратить внимание, что речь идет о наших экспортерах и им нужно предоставлять условия, которые упростят поставки наших товаров на экспорт и сделают этот институт максимально привлекательным и «облегченным».

Поэтому есть надежда, что нашими отраслевыми министерствами и ведомствами совместно с ГТК еще раз дополнительно будут проработаны все планируемые к установлению для получения статуса «Уполномоченного экспортера» требования на предмет их необходимости и целесообразности, тем более, что проектом предусматривается урегулирование ряда положений по данному институту также на уровне национального законодательства.

При этом надо учитывать и то, что в Республике Беларусь еще в 2020 году была внедрена аналогичная система зарегистрированных экспортеров, так называемая система REX (Registered Exporter System), которая применяется для экспорта белорусской продукции в Норвегию и Швейцарию в рамках национальных преференциальных схем этих стран.

Однако, таких требований, которые предполагается установить в проекте Таможенного кодекса ЕАЭС при получении статуса «Уполномоченного экспортера», в ныне существующей системе REX для регистрации экспортеров не имеется.

А по оценкам многих наших экспортеров внедренная у нас в стране система REX успешно функционирует и обеспечивает в целом благоприятные условия для экспорта отечественной продукции.

Поэтому, на наш взгляд, есть еще, о чем подискутировать на площадке ЕЭК при определении в Таможенном кодексе ЕАЭС требований для получения статуса «Уполномоченного экспортера».

Думаю, что не требуется лишний раз всем напоминать, что любые упрощения играют существенную роль для облегчения и расширения внешней торговли.

Все мы вправе рассчитывать на создание еще более благоприятных условий внешнеэкономической деятельности, упрощение таможенных процедур, сокращение необходимых документов и сроков совершения таможенных операций, когда видим динамичное и поступательное развитие таможенной службы, ежегодное выполнение практически всех показателей, характеризующих работу таможенных органов.

Ускоренное совершение таможенных операций, минимизация таможенных досмотров, неприменение определенных элементов системы управления рисками в отношении перемещаемых товаров – это те

основополагающие упрощения, которые хотят видеть наши участники ВЭД в сфере таможенных отношений.

Особенно этого ожидают те субъекты хозяйствования, которые взяли на себя и несут дополнительные обязательства перед таможенными органами, а также отечественные производители и организации, экспортирующие товары.

Не надо относиться с опаской к введению новых упрощений, ведь их внедрение – это реальное содействие в осуществлении ВЭД и один из способов к устранению препятствий и барьеров на пути движения товаров.

Но и самое главное, что внедрение в жизнь всё новых и новых упрощений будет свидетельствовать об эффективном функционировании таможенной системы и развитии таможенного дела.

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА:
БАЛАНС ДОВЕРИЯ И КОНТРОЛЯ**

Сборник материалов
XVI Международной научно-практической конференции

18 сентября 2025 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»