



## МИРОВОЕ ХОЗЯЙСТВО И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ

**В.В. МАЦКЕВИЧ**

### СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА В БЕЛАРУСИ И РОССИИ

Экономический рост Республики Беларусь и Российской Федерации сопровождается совершенствованием таможенного регулирования внешней торговли товарами, услуг международных грузоперевозок и таможенного транзита на общем таможенном пространстве. По мнению экспертов, в 2005 – 2020 гг. ожидается, как минимум, удвоение ВВП в Беларуси и России соответственно с 77 до 150 и с 1 560 до 3 750 млрд дол. США при сохранении и даже снижении численности населения в той и другой стране [1]. Рост ВВП сопровождается структурными изменениями в управлении и регулировании национальной экономики, модификацией экономической политики, участием в интеграционных процессах в различных измерениях. Так, оба государства являются активными участниками процесса формирования Таможенного союза (ТС) в трех измерениях:

- Союзного государства (Соглашение о Таможенном союзе от 06.01. 1995 г.);
- Единого экономического пространства (ЕЭП) (Договор о ТС и ЕЭП от 26.02. 1999 г.);
- Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) (Договор ЕврАзЭС от 10.10. 2000 г.).

Участники Союза на основе согласованной межгосударственной политики ставят целью создание единого таможенного законодательства, действующего на единой таможенной территории [2, 528]. Процесс формирования ТС в любом из измерений диктует необходимость унификации и гармонизации странами-участницами положений национальных нормативных актов в области таможенного дела, синхронизации процесса совершенствования таможенного транзита. При этом следует учитывать, как отмечает С. Жамкочьян, разные уровни соответствия “...таможенных законодательств стран СНГ принципам международно-правового регулирования таможенного дела и наличие предмета переговоров о согласовании этих законодательств” [3, 28].

Проблемными вопросами при формировании ТС в формате ЕврАзЭС являются отношение государств-участников к торговле с третьими странами и разработка Единого таможенного тарифа. Основная часть данных проблем может быть решена планируемыми к подписанию соглашениями “О едином таможенно-тарифном регулировании” и “О вывозных таможенных пошлинах в отно-

---

*Вадим Викторович МАЦКЕВИЧ, кандидат экономических наук, глава Представительства компании «Экспедиция Кунов» ФРГ в Республике Беларусь.*

шении третьих стран» [4, 41]. В отношении Единого таможенного тарифа возникли сложности, поскольку России и Казахстану предстоит согласовать позиции по тарифам также в рамках переговорного процесса по присоединению к ВТО и относительно применения права сторон Договора ЕврАзЭС изменять в одностороннем порядке ставки вывозных таможенных пошлин.

Наиболее результативным итогом многолетних переговоров участников по формированию Таможенного союза являются: унификация стандартов и норм таможенного законодательства, принятие единых принципов осуществления таможенного транзита и совершенствование механизма таможенного регулирования международных перевозок грузов под таможенным контролем. Актуальность данной проблемы обусловлена ростом объемов внешней торговли товарами и услугами не только между Республикой Беларусь и Россией, но и с другими государствами мирового сообщества, необходимостью расширения транзитных возможностей обеих стран, состоянием дел у международных грузоперевозчиков, экспедиторов, операторов услуг в области таможенного дела.

В глоссарии международных таможенных терминов Всемирной таможенной организации (WCO) таможенный транзит представлен как таможенный режим, в соответствии с которым товары перемещаются под таможенным контролем из одного таможенного органа в другой [5]. Таможенный транзит является международным, если имеет место пересечение транспортным средством и товаром границы иностранного государства.

В Таможенном кодексе Республики Беларусь (ТК РБ, вступил в силу 01.07. 2007 г.) таможенная процедура таможенного транзита обозначена как "...определяющая специальный порядок осуществления международной и внутриреспубликанской перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем, между зонами таможенного контроля" [6, 111]. При этом транспортировка товаров по этой процедуре не требует их таможенного декларирования и помещения под таможенный режим (последнее означает определение для таможенных целей требований, условий и пределы прав владения, пользования и распоряжения товарами на таможенной территории либо за ее пределами).

Таможенный кодекс Российской Федерации (ТК РФ, вступил в силу 01.01. 2004 г.) регламентирует таможенный транзит как таможенную процедуру внутреннего таможенного транзита и таможенный режим международного таможенного транзита. Таможенная процедура рассматривается как совокупность положений, предусматривающих порядок совершения таможенных операций и определяющих статус товаров и транспортных средств для таможенных целей [7, 12]. При этом следует отметить, что содержание понятия "таможенная процедура международного транзита" в ТК РБ не включает условий для определения статуса товара.

Итак, участники процесса формирования ТС в формате Союзного государства не смогли согласовать между собой единые или общие правовые положения, определения и понятия в отношении международного транзита товаров и транспортных средств, находящихся под таможенным контролем.

Между тем основные принципы свободы транзита отражены в положениях национальных ТК обеих стран, а именно:

- внутренний и международный таможенный транзит осуществляется "...без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также применения к товарам запретов и ограничений экономического характера" [7, 98];
- помещение иностранных товаров под таможенную процедуру таможенного транзита производится "...без исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов" [6, 111].

Для Беларуси как государства-транзитера реализация принципа свободы транзита имеет приоритетное значение, что нашло отражение в Указе Президента Республики Беларусь от 20.03. 2006 г. № 168 "О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь". В положениях Указа установлено,

что товары и транспортные средства, перемещаемые транзитом через территорию Республики Беларусь, *не подлежат обложению таможенными пошлинами и налогами и к ним не применяются меры экономической политики*, но одним из обязательных условий для транзита товаров является обеспечение уплаты таможенных платежей. В Указе Президента Республики Беларусь от 16.07. 2007 г. № 320 в развитие принципа свободы транзита установлены конкретные сведения о подлежащих таможенному контролю при производстве таможенного оформления транзитных товарах.

Следовательно, получение разрешения на таможенный транзит возможно только при условии предоставления "...обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита", за исключением случаев, оговоренных ТК РБ, когда такое обеспечение не требуется [6, 114].

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов — один из видов гарантий надлежащего исполнения лицами обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов при перемещении товаров и (или) транспортных средств через таможенную границу [2]. Таможенные органы требуют предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов при наличии отсрочки или рассрочки, при перевозке и (или) хранении товаров, осуществлении деятельности в области таможенного дела в качестве таможенного перевозчика, владельца склада временного хранения или таможенного склада, владельца магазина беспошлинной торговли.

Согласно положениям ТК РФ требование обеспечения уплаты таможенных платежей в отношении иностранных товаров рассматривается как одна из мер по обеспечению соблюдения таможенного законодательства наряду с таможенным сопровождением и определением маршрутов следования [7, 55]. Таможенный орган Российской Федерации для выдачи разрешения на таможенный транзит может применить как все три указанные меры, так и одну из них, если сочтет последнее достаточным условием обеспечения безопасности при перевозке товаров под таможенным контролем. Таможенный орган Республики Беларусь применяет таможенное сопровождение "в целях обеспечения соблюдения таможенной процедуры таможенного транзита" [6, 126] дополнительно с обязательным условием предоставления обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов.

В связи с отсутствием унификации в данном вопросе возникла необходимость в принятии дополнительных решений относительно принципов осуществления таможенного транзита товаров и транспортных средств по таможенным территориям Беларуси и России. Следствием явилось подписание правительствами России и Беларуси Соглашения от 29.06. 2007 г. о транзите товаров, перемещаемых между таможенными органами обеих стран. В документе отмечены приверженность сторон принципам свободы транзита и развития экономического сотрудничества, намерение продолжить реализацию положений подписанных ранее соглашений (о Таможенном союзе от 06.01. 1995 г.; о единых условиях транзита через территории государств — участников Таможенного союза от 22.01. 1998 г.; о мерах по развитию торгово-экономического сотрудничества от 23.03. 2007 г.). В соответствии со ст. 5 и 10 Соглашения от 29.06. 2007 г. таможенные органы договаривающихся сторон взаимно признают документы, оформленные при выдаче разрешения на транзит товаров и при завершении транзита, а также подтверждающие обеспечение уплаты таможенных платежей.

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов может производиться в Беларуси любым из способов (залог имущества, банковская гарантия, внесение денежных средств на счет таможенного органа, поручительство), в России дополнительно к обозначенным применяется договор страхования и, кроме того, могут быть предусмотрены иные способы [7, 183].

Положения таможенного законодательства Российской Федерации в части предоставления обеспечения уплаты таможенных платежей распространяется на такие виды деятельности в области таможенного дела, как таможенный перевозчик, ведение складов временного хранения и таможенных, таможенный брокер [7, 182]. Обеспечение уплаты таможенных платежей при осуществлении таможенного транзита товаров и транспортных средств по таможенной территории Беларуси или России как вид предпринимательской деятельности в этот перечень не входит. Между тем именно коммерческими интересами обосновано участие большинства из тех, кто имеет отношение к выполнению условий и требований процедуры таможенного транзита, в частности:

- банки и небанковские кредитно-финансовые организации;
- международные союзы и организации международного экономического сотрудничества, их представители или обособленные подразделения;
- грузоперевозчики или экспедиторы, участники внешнеэкономической сделки (экспортер/импортер), операторы таможенных услуг.

Устойчивый интерес к банковской гарантии в пользу таможенного органа как способу обеспечения уплаты таможенных платежей проявляют банки и иные кредитно-финансовые организации, которые определяют условия предоставления гарантии и ее стоимость. По состоянию на 30.05. 2007 г. реестр таких организаций включал 94 банка и 10 страховых организаций, признанных Федеральной таможенной службой России гарантами уплаты таможенных платежей на национальной таможенной территории. В реестре Государственного таможенного комитета Республики Беларусь (ГТК РБ) по состоянию на 20.01. 2008 г. зарегистрировано 17 банков, признанных в установленном порядке таможенными гарантами [8].

Банки и иные небанковские кредитно-финансовые организации в качестве таможенных гарантов несут субсидиарную (дополнительную) ответственность при неисполнении либо ненадлежащем исполнении пользователем гарантии обязательств по договору. Иными словами, уплата платежей и пеней будет истребована с них только в случае ее неуплаты лицом, ответственным за грузоперевозку в международном сообщении.

Предоставление банковских гарантий уплаты таможенных платежей является для банков очень выгодной услугой с минимальной степенью риска, поскольку таможенные органы Беларуси и России, принимая в обеспечение уплаты таможенных платежей гарантии третьих лиц, непосредственно обеспечивают надежное функционирование таможенной инфраструктуры, в том числе систем оформления и контроля доставки товаров в пункты таможенного оформления. Банки и иные кредитно-финансовые организации охотно предоставляют гарантии уплаты таможенных платежей участникам ВЭД, опираясь в первую очередь на эффективный контроль таможенных органов за перемещением и хранением предметов таможенных правоотношений.

Следует отметить тот факт, что для развития таможенной инфраструктуры, надежного функционирования таможенных систем, в том числе транзита, государство затрачивает значительные бюджетные средства. С учетом необходимости развития современных электронных технологий в таможенной сфере, технической модернизации пограничных пунктов таможенного оформления в рамках программ и стандартов Всемирной таможенной организации и внедрения других новаций эти расходы будут возрастать. Однако участие банков и небанковских кредитно-финансовых организаций, для которых деятельность в области таможенного дела не является профильной, в данном процессе не ожидается.

Наиболее приближены к таможенной инфраструктуре национальные союзы перевозчиков и экспедиторов в международном сообщении, а также международные организации с их участием. Как организованные структуры они способны нести ответственность по таможенным правонарушениям своих членов.

Гарантийная цепь транзитной системы Международных дорожных перевозок (МДП) функционирует в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Конвенция объединяет 70 стран мира и управляется Международным союзом по автомобильному транспорту (МСАТ) из Женевы (Швейцария). Положения Конвенции создают условия для "...выполнения международных перевозок грузов в автомобилях и контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможенной службы страны отправления до таможенной службы страны назначения без какого-либо таможенного досмотра в промежуточных таможенных на границах, а также уплаты или депозита ввозных и вывозных пошлин и сборов" [9, 29].

Процедура МДП в Республике Беларусь и Российской Федерации обеспечивает 80 % перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении. Пользователями системы в 2006 г. являлись 1 775 российских и 1 317 белорусских транспортных предприятий [10, 55]. Динамика выдачи книжек МДП в Беларуси и России и отдельных европейских странах представлена в таблице.

**Использование книжек МДП в отдельных странах, шт. [10; 11]**

Страна	1994 г.	2000 г.	2006 г.
Беларусь	44 000	230 200	197 500
Россия	121 000	236 800	499 900
Германия	109 400	41 400	32 300
Нидерланды	85 400	46 450	21 000
Италия	39 100	40 000	19 500
Всего	2 102 080	2 782 600	3 599 850

От общего количества выданных книжек МДП в 2006 г. ведущие европейские страны — транзитеры и производители транспортных услуг использовали книжки на уровне до 1 %, а Беларусь и Россия вместе более 19 %. Снижение уровня использования книжек МДП грузоперевозчиками отдельных государств ЕС (см. таблицу) в 1994—2006 гг. (Германия — на 70, Италия — на 50, Нидерланды — на 75 %) является следствием смещения акцентов в создании гарантийных цепей в сторону организации национальных таможенных гарантов.

Между тем уникальность системы МДП состоит в том, что она включает не только гарантийную цепь, но и предусматривает безопасность транспортных средств и контейнеров, использование единого таможенного документа контроля доставки (книжки МДП), взаимное признание мер таможенного контроля. Гарантийная цепь опирается на договорные отношения между МСАТ и международным объединением страховых компаний, договора об обязательствах между МСАТ и национальными гарантийными объединениями (в Беларуси — БАМАП, в России — АСМАП) и декларации-обязательства между национальными гарантийными объединениями и перевозчиками [11].

Как отмечено ЕЭК ООН, "основным препятствием для применения системы МДП за пределами Европы и Северной Америки является необходимость создания нормально действующей гарантийной системы, которая может гарантировать уплату всех необходимых пошлин и налогов. Риск для гарантов и, соответственно, стоимость книжек МДП очень трудно привести в соответствие, принимая во внимание разницу в уровне развития, например Африки и Европы" [11, 17]. Следовательно, в системе МДП предусмотрена прямая зависимость стоимости книжки МДП от уровня риска для гарантов. Чем выше уровень таможенных правоотношений в стране и ниже уровень таможенных правонарушений в транзитной системе МДП, тем меньше стоимость книжки МДП для пользователей, которая практически ограничивается затратами на изготовление, доставку, распределение и страхование рисков. На практике данное положение не реализуется в полной мере. В России процент недоставок за



2001 — 2006 гг. снизился с 0,2376 до 0,0011 [12, 8], а в Беларуси за последние несколько лет случаи недоставки вообще единичны. Однако при этом стоимость книжек МДП для пользователей не снизилась столь значительно, как показатели таможенных правонарушений по системе МДП.

Необходимо отметить отсутствие информации об участии центральных органов системы МДП и национальных ассоциаций грузоперевозчиков в масштабных проектах ГТК РБ и ФТС Российской Федерации по унификации документов таможенного транзита и модернизации внутренних и пограничных пунктов таможенного оформления, созданию единой автоматизированной информационной системы, программы электронного декларирования, системы электронного документооборота, автоматической системы учета движения таможенных платежей, автоматизированной системы таможенного транзита. Из источников известно только об очередном усилении требований по допуску перевозчиков к процедуре МДП и новом этапе в организации системы электронного подтверждения доставки груза Safe-TIR, которая с 2006 г. стала частью конвенции МДП, но пока не применяется на практике [12, 8]. Заслуживает внимания информация таможенных органов Беларуси и России о рассмотрении вопроса использования книжек МДП при перевозке иностранных товаров с таможенной территории одной страны на таможенную территорию другой с целью развития логистических цепей поставок товаров [13, 2 — 7].

Наибольший интерес специалистов вызывает состояние гарантийной цепи системы МДП в составе международного объединения страховых компаний, МСАТ, национальных союзов перевозчиков БАМАП и АСМАП, грузоперевозчиков. С одной стороны, таможенные органы содействуют развитию и укреплению системы МДП путем предоставления различных преференций, а с другой — сама система не готова адекватно реагировать на возникающие проблемные обстоятельства. Негативная позиция международных страховщиков и, соответственно, МСАТ препятствует повышению для белорусских грузоперевозчиков уровня гарантии по одной книжке МДП с 50 000 дол. США до 60 000 евро, как это имеет место в Европейском союзе. Между тем уровень в 50 000 дол. США, установленный в 1975 г., в реальном исчислении (по причине инфляции) равен сегодня только 12 500 дол., а должен составлять 193 000 дол. США [13, 2 — 7]. Поддержать такой уровень гарантии страховщики не могут, а центральные органы системы МДП другими возможностями не располагают.

Из-за неустойчивости гарантийной цепи или несовершенства процедуры оформления перевозки, подтверждения доставки товаров и возмещения задолженности по таможенным правонарушениям в системе МДП Президиумом Совмина Республики Беларусь в 2007 г. принято решение отказать от претензии ГТК РБ к БАМАП на сумму 47 млрд BLR (около 22 млн дол. США) [14]. Вместе с тем таможенные органы Беларуси предоставили очередные преференции системе МДП в части неприменения дополнительной меры по соблюдению таможенного законодательства — таможенного сопровождения, если “размер налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров превышает размер гарантийного покрытия (книжка МДП — 50 000 дол. США) на сумму, эквивалентную не более, чем 60 базовым величинам” (около 980 дол. США) [13, 6].

Активно поддерживая систему МДП, таможенные органы Беларуси и России в то же время создают условия для укрепления позиций национальных хозяйствующих субъектов в гарантийных цепях поставок товаров под таможенным контролем. Одним из них является участие банков и небанковских кредитно-финансовых организаций, союзов грузоперевозчиков в системе таможенных гарантий, что обосновано не только коммерческим интересом, но и финансовой несостоятельностью ключевого звена технологической цепи — грузоперевозчиков. Самыми надежными гарантами безопасности таможенного

транзита являются как сами таможенные органы, так и операторы транспортной услуги, способные самостоятельно обеспечить уплату таможенных платежей. Однако по-прежнему значительная часть грузоперевозчиков вынуждены использовать гарантии третьих лиц, выполняя их условия и требования, щедро оплачивая их услуги и просто содержание.

Безопасность таможенного транзита достигается таможенными органами путем:

- формирования “безопасных” участников процедуры таможенного транзита (таможенный перевозчик, добросовестный участник ВЭД, таможенный агент-поручитель);
- создания безопасной технологии транспортировки товаров под таможенным контролем (электронное декларирование, предварительное уведомление поставок, использование единых документов таможенного транзита, взаимное признание таможенного контроля и обеспечение уплаты таможенных платежей, техническое оснащение пунктов таможенного оформления).

Стремление таможенных органов к созданию безопасной цепи поставок и развитию международного транзита проявляется в предоставлении различных преференциальных условий хозяйствующим субъектам. Как отметил российский ученый А. Новиков, “в таможенной системе государственные органы и частные структуры, наделенные специальным административно-правовым статусом, успешно реализуют в активном взаимодействии задачи таможенного регулирования и таможенного контроля” [3, 104]. Примером можно считать решение ГТК РБ не применять дополнительную меру по соблюдению таможенного законодательства — таможенного сопровождения в тех случаях, когда:

- перевозка осуществляется лицом, являющимся в соответствии с законодательством Республики Беларусь таможенным перевозчиком;
- перевозка осуществляется лицом, обладающим статусом “Добросовестный участник внешнеэкономической деятельности”, либо товары следуют в адрес лица, обладающего данным статусом [13, 6].

Среди белорусских транспортных предприятий только около пятидесяти осуществляют деятельность в качестве таможенного перевозчика, что позволяет им транспортировать иностранные товары в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита без предоставления обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов [6]. Для получения этого статуса грузоперевозчики должны представить таможенному органу поручительство банка, небанковской кредитно-финансовой организации либо иного лица об исполнении налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов на сумму не менее 15 тыс. базовых величин (около 244 000 дол. США). Отечественные таможенные перевозчики проявляют озабоченность перспективами данного статуса и, соответственно, своей деятельности не столько из-за требований ТК РБ, сколько из-за серьезных расхождений в условиях его предоставления ФТС России российским грузоперевозчикам. Последние должны предоставить таможенному органу обеспечение уплаты таможенных платежей в размере 20 млн р. и заключить договор страхования риска гражданской ответственности на сумму не ниже указанной [7].

Значительное различие этих условий в России и Беларуси свидетельствует об отсутствии паритета в порядке предоставления таможенной преференции перевозчикам на создаваемом едином таможенном пространстве двух стран.

“Безопасным” участником процедуры таможенного транзита является также субъект хозяйствования, обладающий специальным статусом “Добросовестный участник внешнеэкономической деятельности”, установленным Указом Президента Республики Беларусь от 28.01. 2008 г. № 40. По информации ГТК РБ, в реестре лиц, обладающих таким статусом, зарегистрировано более пятидесяти субъектов хозяйствования [14, 25]. Согласно Указу в отношении това-

ров, представляемых к таможенному оформлению для помещения под таможенную процедуру таможенного транзита в соответствии с требованиями ТК РБ, лицом, обладающим статусом “Добросовестный участник ВЭД”, либо по его поручению — таможенным агентом (представителем), не требуется предоставление обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов.

Кроме того, лица, обладающие таким статусом, могут воспользоваться следующими таможенными преференциями:

- в соответствии с таможенной процедурой временного хранения осуществлять хранение товаров на своем складе;
- в установленном порядке помещать товары под таможенный режим свободного обращения до представления таможенной декларации и исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов;
- товары, перемещаемые через таможенную границу Республики Беларусь, могут освобождаться от таможенного досмотра, за исключением случаев наличия у таможенных органов информации, позволяющей предполагать о перемещении товаров с нарушениями законодательства;
- вне очереди могут пропускаться автомобильные транспортные средства, перевозящие товары данного лица, в автодорожных пунктах пропуска через государственную границу Республики Беларусь.

Отдельные преференции для “Добросовестного участника ВЭД” совпадают по содержанию и форме с упрощениями таможенных процедур, установленными приказом Минэкономразвития и торговли Российской Федерации от 27.01. 2005 г. № 9. Таможенный кодекс РФ (ст. 68) с 2004 г. содержит правовые положения для применения упрощенных таможенных процедур, которые чрезвычайно востребованы участниками ВЭД и создают благоприятные условия для развития российских рынков логистических и таможенных услуг. Специальные упрощенные таможенные процедуры в 2006 г. были установлены ФТС России в отношении 196 участников ВЭД [15]. Они применяются таможенными органами разных стран в соответствии с положениями правовых актов Всемирной таможенной организации, объединяющей 171 государство (в том числе Беларусь и Россию), на долю которых приходится 98 % мировой торговли, в частности:

- Международной конвенции “Об упрощении и гармонизации таможенных процедур” (Конвенция Киото, объединяет 54 страны, принята 25.09. 1974 г. и пересмотрена в июне 1999 г.);
- Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли (приняты 23.06. 2005 г.).

Согласно Рамочным стандартам WCO “все таможенные администрации должны устанавливать партнерские отношения с частным сектором с тем, чтобы вовлечь его в работу по обеспечению безопасного и надежного функционирования международной цепи поставок” [16, 245].

Положения Указа Президента Республики Беларусь от 28.01. 2008 г. № 40 приняты в развитие стандартов WCO в части упрощения для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей таможенных операций, которые связаны с представлением товаров к таможенному оформлению, укрепления сотрудничества между указанными лицами и таможенными органами, эффективного использования ресурсов последних.

Наиболее перспективным направлением создания безопасной системы таможенного транзита является включение в гарантийные цепи субъектов хозяйствования, осуществляющих предпринимательскую деятельность в области таможенного дела в качестве таможенного агента или брокера.

Таможенный кодекс Республики Беларусь в редакции 1998 г. предусматривал в качестве обеспечения уплаты таможенных платежей применение залога



товаров и транспортных средств, депозит денежных средств на счете таможенного органа, гарантию банка и иного кредитного учреждения, гарантию третьего лица. При этом гарантия третьего лица предполагала использование любой из других перечисленных выше форм. К сожалению, национальная таможенная статистика не отражает данные, характеризующие востребованность перевозчиками и экспедиторами обозначенных форм обеспечения таможенных платежей в международных перевозках товаров под таможенным контролем по территории Беларуси. Особый интерес представляет участие отечественных экспедиторов в системе таможенных гарантий посредством предоставления таможенным органам гарантий третьего лица в пользу международных грузоперевозчиков, поскольку экспедиторы традиционно не склонны принимать на себя ответственность грузоперевозчиков перед таможенными органами, а тем более нести солидарную с ними ответственность. Последнее означает, что требование уплаты таможенных платежей может адресоваться двум сторонам или одной из обязанных сторон, которая должна исполнить его полностью.

Состав способов обеспечения уплаты таможенных платежей в Беларуси на тот период соответствовал международной практике в области таможенного дела. Однако в Европейском союзе с 1987 г. и в России с 2004 г. он был модифицирован в части внедрения поручительства третьих лиц перед таможенными органами по уплате таможенных платежей, что позволило привлечь субъекты хозяйствования в системы таможенных гарантий. Так, в Российской Федерации приоритетные возможности стать поручителем получили субъекты, имеющие соответствующее разрешение (лицензию) на осуществление деятельности в области таможенного дела. В качестве документа, гарантирующего исполнение обязательств перед таможенным органом, они должны предоставить гарантии банков, по которым бенефициаром является таможенный орган. Поручителями могут быть и уже стали свыше восьмидесяти организаций — таможенные брокеры, владельцы складов временного хранения и таможенных складов, а также иные лица, преимущественно осуществляющие деятельность в области таможенного дела и инвестирующие средства в безопасность таможенных технологий [7]. Но при этом участие хозяйствующих субъектов-поручителей в системах таможенного транзита ограничено.

Таким образом, таможенные органы многих стран посредством поручительства в системах таможенных гарантий стремятся создать национальных гарантов уплаты таможенных платежей на основе солидарной ответственности с грузоперевозчиками и одновременно найти партнеров-инвесторов для развития таможенной инфраструктуры и модернизации таможенных систем оформления и контроля.

Практика показала, что взаимодействие национальных *таможенного органа, гаранта/поручителя и грузоперевозчика* служит оптимальным условием обеспечения безопасности в сочетании с инвестированием средств в совершенствование технологии таможенного транзита. Безопасность таможенного транзита обеспечивается приоритетным участием в гарантийных цепях национальных хозяйствующих субъектов с солидарной ответственностью, способных инвестировать средства в их развитие, а не организаций, разделяющих с перевозчиками субсидиарную ответственность (МСАТ, кредитные организации).

В соответствии с Рамочными стандартами WCO и с целью гармонизации и унификации положений и норм национального таможенного законодательства с другими странами в Беларуси последовательно формировалась правовая основа совершенствования системы таможенных гарантий путем создания национальных гарантов — субъектов предпринимательской деятельности в области таможенного дела. Сначала был подписан Указ Президента Республики Беларусь от 16.05. 2005 г. № 227 “О дополнительных мерах по обеспечению уплаты таможенных платежей”. Постановлением ГТК РБ от 01.07. 2006 г. № 42

была утверждена Инструкция о порядке и условиях применения поручительства в качестве способа обеспечения уплаты таможенных платежей при перевозке товаров под таможенным контролем. Положение о поручительстве нашло подтверждение в ст. 262 ТК РБ в редакции 2007 г. В качестве поручителя перед таможенными органами были определены банки и небанковские кредитно-финансовые организации, включенные в реестр, а также иные лица на условиях и в порядке, установленных Правительством Республики Беларусь, если иное не обусловлено Президентом страны [6].

В развитие положений ТК РБ Совет Министров Республики Беларусь принял постановление от 01.08. 2007 г. № 977 “О некоторых вопросах обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов”, в котором были установлены следующие условия и порядок признания в качестве поручителя перед таможенными органами юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Они должны:

- осуществлять хозяйственную деятельность в течение не менее трех лет со дня регистрации;
- предоставить гарантию выполнения обязательств как поручителя (банковскую гарантию либо поручительство банка и небанковской кредитно-финансовой организации, внесение денежных средств на текущий (расчетный) счет таможенного органа);
- не иметь неисполненного налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов, процентов и пени на день подачи заявления о признании поручителем;
- заключить договор поручительства с таможенной.

Поручительство в Беларуси как вид предпринимательской деятельности в таможенном деле не заинтересовало банки и небанковские кредитно-финансовые организации, поскольку им не свойственно оказывать такие услуги. Союзы грузоперевозчиков и экспедиторов не проявили желания стать поручителями и солидарно разделить ответственность по таможенному законодательству со своими членами. Так, ГТК РБ предложил БАМАП увеличить предел ответственности еще на 50 000 дол. США по каждой книжке МДП путем оформления дополнительного обеспечения в виде поручительства, но ассоциация перевозчиков “наотрез отказывается даже рассматривать такой вариант” [13, 6]. Экспедиторы и их союз не смогли убедить потенциальных партнеров — таможенных гарантов в перспективах совместной деятельности на коммерческой основе.

Как следствие, ГТК РБ, инициировав процесс совершенствования способов обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов, создал в 2006 г. в национальной таможенной системе первого и пока единственного поручителя — РУП “Белтаможсервис” — государственное предприятие. Практический опыт одного поручителя даже за столь короткий период деятельности в обслуживании более шестидесяти белорусских грузоперевозчиков свидетельствует о своевременности и востребованности данной услуги. Особенностью деятельности предприятия по предоставлению гарантии уплаты таможенных платежей является использование “сертификатов обеспечения” преимущественно при оформлении процедуры таможенного транзита по территории нашей страны. Вступление в силу Соглашения от 29.06. 2007 г. между Беларусью и Россией о взаимном признании документов, подтверждающих обеспечение уплаты таможенных платежей при оформлении и осуществлении международного таможенного транзита по территориям обоих государств, значительно увеличит востребованность этой услуги со стороны грузоперевозчиков. Полагаем, что согласованная сторонами тарифная политика при этом будет учитывать не только расходы по организации и выполнению данной услуги, но и возможность создания определенных резервов для инвес-

тирования в развитие организационных и технических возможностей таможенного транзита.

Проведенное исследование свидетельствует о том, что процесс совершенствования таможенного транзита в Беларуси и России на пути формирования Таможенного союза должен включать:

- унификацию норм и положений таможенного законодательства обоих государств с положениями правовых актов международных организаций экономического сотрудничества;
- создание равных условий для участников ВЭД в таможенных технологиях при формировании единой таможенной территории Таможенного союза в трех измерениях;
- развитие поручительства в системе таможенных гарантий с опорой на отечественных субъектов хозяйствования, осуществляющих предпринимательскую деятельность в области таможенного дела;
- обоснованное использование при формировании и укреплении гарантийных цепей административного ресурса государства в сочетании с преференциальными условиями участникам и их коммерческим интересом в таможенной сфере;
- развитие таможенной интеграции в части создания интернациональных гарантийных цепей для обслуживания международного таможенного транзита с участием поручителей из разных стран.

Субъекты хозяйствования, осуществляя предпринимательскую деятельность в области таможенного дела и при определенных организационных условиях со стороны таможенных органов, способны обеспечить не только безопасность таможенной транзитной системы, но и консолидированно инвестировать значительные средства в ее модернизацию. Обоснованное сочетание административного ресурса государств с предпринимательской инициативой хозяйствующих субъектов в таможенной сфере способствует успешной реализации положений Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации на общем таможенном пространстве Беларуси и России.

### Литература

1. Мировая экономика: прогноз до 2020 г. / ИМЭМО РАН; под ред. А.А. Дынкина. — М.: Магистр, 2007.
2. Толковый словарь таможенного права / под общ. ред. А.Н. Козырина. — М.: Городец, 2006.
3. Таможенное регулирование: сб. ст. / А.Б. Новиков [и др.]; под общ. ред. А.Б.Новикова. — СПб.: Элмор, 2006.
4. Национальный альманах таможенных брокеров. — 2007. — № 6.
5. Таможенное дело: слов.-справ. / А.Н. Сиротский [и др.]; под. общ. ред. А.Н. Сиротского. — Минск: Белтаможсервис, 2004.
6. Таможенный кодекс Республики Беларусь. — Минск: Амалфея, 2007.
7. Таможенный кодекс Российской Федерации. — М.: Велби, Проспект, 2008.
8. Таможенный вестник. — 2008. — № 3.
9. Об участии государств — участников СНГ в конвенциях и соглашениях ООН в области транспорта. — СН.: IRU, 2006.
10. Европейский общий транзит — путь интеграции с ЕС // Автоперевозчик. — 2007. — № 6.
11. Справочник по конвенции TIR. — СН.:ООН/ЕЭК, 1995.
12. Перспективный альянс // Таможня. — 2007. — № 19.
13. Транзит... Транзит!? // Компас экспедитора и перевозчика. — 2007. — № 6.
14. Технологические приоритеты // Белорусы и рынок. — 2008. — № 4.
15. Национальный альманах таможенных брокеров. — 2007. — № 3—4.
16. Таможенный контроль: учеб. / под общ. ред. В.А. Шамахова. — М.: Софт Издат, 2006.