

Дата поступления рукописи в редакцию: 20.03.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 30.04.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-4-321-325

БАДАНОВА Елена Вениаминовна,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры публичного права
Санкт-Петербургского государственного
университета аэрокосмического приборостроения,
доцент кафедры гражданского права и процесса
Университета технологий управления и экономики,
e-mail: egryzunova@mail.ru

БАДАНОВ Сергей Николаевич,
кандидат экономических наук, доцент кафедры отраслей права
Санкт-Петербургского Гуманитарного университета профсоюзов,
e-mail: badanovsn@yandex.ru

ГЕЗЕНКО Дарья Павловна,
старший преподаватель кафедры
теории права и правоохранительной деятельности
Санкт-Петербургского Гуманитарного университета профсоюзов,
e-mail: billy_92@mail.ru

ОСОБЕННОСТИ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ РЕСПУБЛИКУ БЕЛАРУСЬ: ПРАВОВОЙ, ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ И ПРАКТИЧЕСКИЙ АСПЕКТЫ

Аннотация. В статье исследуются правовые и организационно-технологические особенности таможенного оформления интермодальных (мультимодальных) перевозок через территорию Республики Беларусь. Проанализированы применимые режимы таможенного оформления (транзит, импорт/экспорт, временный ввоз, таможенные склады), взаимоотношения норм Евразийского экономического союза и национальных инструкций Государственного таможенного комитета РБ, а также роль международных конвенций (CMR, TIR, SMGS) в практике смены вида транспорта. Особое внимание уделено документарной совместимости (мультимодальная накладная vs. CMR/TIR/SMGS), использованию электронных инструментов («единое окно», электронное декларирование) и требованиям к интеграции информационных систем участников цепочки. На основе анализа нормативно-правовой базы и практических материалов предложены целевые рекомендации: формализация статуса мультимодальной накладной для целей декларирования, стандартизация электронных форматов, внедрение пилотных «зелёных коридоров», расширение практики уполномоченных экономических операторов (АЕО) и повышение квалификации участников цепочки. Реализация предложений позволит сократить время прохождения грузов, снизить административные барьеры и повысить транзитную привлекательность Республики Беларусь.

Ключевые слова: интермодальная перевозка, таможенное оформление, мультимодальная накладная, транзит, TIR, CMR, SMGS, «зелёный коридор», «единое окно», электронное декларирование, стандартизация электронных форматов, временный ввоз.

BADANOVA Elena Veniaminovna,
Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Public Law
at the St. Petersburg State University of Aerospace Instrumentation,
Associate Professor of the Department of Civil Law and Procedure
at the University of Management Technologies and Economics

BADANOV Sergey Nikolaevich,
Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor of the Department of Industrial Law
Saint-Petersburg University of the Humanities and Social Sciences

GESENKO Daria Pavlovna,
Senior Lecturer,
Department of Legal Theory and Law Enforcement
Saint-Petersburg University of the Humanities and Social Sciences

CHARACTERISTICS OF CUSTOMS PROCEDURES FOR INTERMODAL TRANSPORTATION THROUGH THE REPUBLIC OF BELARUS: LEGAL, ORGANIZATIONAL-TECHNOLOGICAL, AND PRACTICAL ASPECTS

Annotation. *The article examines legal and organizational-technical features of customs clearance for intermodal (multimodal) transport passing through the Republic of Belarus. It analyzes applicable customs regimes (transit, import/export, temporary admission, customs warehouses), the interplay between Eurasian Economic Union regulations and national instructions of the State Customs Committee of Belarus, and the role of international conventions (CMR, TIR, SMGS) in the practice of mode change. Special attention is paid to document compatibility (multimodal consignment note vs CMR/TIR/SMGS), the use of electronic tools («single window», e-declaration) and requirements for integration of participants' information systems. Based on normative and practical sources, targeted recommendations are proposed: formalization of multimodal consignment note status for customs purposes, standardization of electronic formats, pilot «green corridors», extension of Authorized Economic Operator (AEO) practices and professional development for supply chain participants. Implementation of these measures will reduce transit time, lower administrative barriers and strengthen Belarus's transit competitiveness.*

Key words: *intermodal transport, customs clearance, multimodal consignment note, transit, TIR, CMR, SMGS, «green corridor», «single window», electronic declaration, standardization of electronic formats, temporary import.*

Интермодальные перевозки являются важнейшей составляющей современной глобальной логистики, позволяя оптимизировать маршруты, снизить транспортные издержки и обеспечить гибкость доставки грузов. Республика Беларусь как транзитное государство, находящееся на пересечении ключевых евразийских коридоров, имеет стратегический интерес в обеспечении оперативного и предсказуемого таможенного оформления таких перевозок. В то же время интермодальность порождает комплекс правовых и организационных проблем: необходимость согласования международных конвенций и национальных требований, документарная несовместимость при смене видов транспорта, технологические барьеры в информационном обмене и практические узкие места в пунктах пропуска и перегрузочных терминалах.

Таможенное оформление на территории Республики Беларусь осуществляется в условиях действия нормативно-правовых актов Евразийского экономического союза и национальных инструкций Государственного таможенного комитета Республики Беларусь [4]. Важнейшим правовым ориентиром для таможенного оформления

являются положения Таможенного кодекса ЕАЭС и сопутствующие регламенты, которые определяют базовые режимы и процедуры. На национальном уровне инструкции ГТК РБ уточняют порядок совершения грузовых операций, предоставления электронных сервисов и взаимодействия с операторами логистической цепи [4, 6].

При применении разных видов транспорта в рамках единой интермодальной операции особое значение имеют международные конвенции: Конвенция CMR (международная перевозка грузов автомобильным транспортом), TIR (перевозки под гарантией TIR), SMGS (международные перевозки железнодорожным транспортом) и иные международные акты. Эти конвенции регулируют обязательства перевозчиков и содержат форматы перевозочных документов, которые зачастую принимаются участниками таможенного декларирования как сопроводительные. Однако механизм признания эквивалентности этих документов в таможенных процедурах не всегда формализован в национальных инструкциях, что создаёт правовую неопределённость при смене вида транспорта внутри одной логистической цепи [1, 5, 7].

Интермодальная перевозка представляет собой доставку груза посредством нескольких видов транспорта в рамках единого транспортного процесса. С точки зрения таможенного регулирования это порождает специфику:

- необходимость обеспечения целостности и идентичности сведений о грузе при переходе между режимами;
- потребность в признании мультимодальной накладной либо в обеспечении корректного перехода сопровождающей документации (CMR ↔ SMGS ↔ TIR);
- распределение ответственности между участниками цепи (перевозчики разных видов, экспедитор, терминал, таможенный представитель).

Правовые последствия смены вида транспорта проявляются в обязанности предоставить таможенному органу документы, подтверждающие содержимое и характеристики груза в формах, которые орган признаёт достаточными для декларирования и контроля. Отсутствие унификации форм может приводить к дублирующим проверкам и задержкам [6, 7].

В интермодальных операциях применяются разные таможенные режимы и они имеют свои особенности. Рассмотрим некоторые из них.

Транзит. Транзитный режим (включая оформление по процедурам TIR и транзитной декларации ЕАЭС) часто используется при перевозках через Беларусь как через транзитную территорию. Главная цель — минимизация проверок на границе при наличии надёжных гарантий и сопровождения. При смене вида транспорта в транзитной операции важно обеспечить непрерывность транзитной процедуры и сохранение сопроводительных документов, подтверждающих движение под таможенным контролем [1, 4].

Импорт/экспорт и временный ввоз. В случаях, когда интермодальная операция завершается на территории РБ (импорт) или начинается на её территории (экспорт), применяется обычная процедура оформления импорта/экспорта. В операциях временного ввоза (например, для перегрузки или перевалки) используется соответствующий режим с обязанностью предъявить доказательства реэкспорта либо уплаты косвенных платежей при нарушениях режима.

Таможенные склады и таможенный транзит с использованием складских сервисов. Использование таможенных складов (включая временные операции на терминалах) даёт возможность минимизировать процедуру оформления при перегрузке и обеспечить хранение под таможенным контролем до момента окончательной сортировки и оформления [4, 5].

Интересно отметить, что проблемные места есть в документообороте при смене вида транспорта. Мы сопоставили транспортные и таможенные документы, рассмотрели мультимодальную накладную.

Сопоставление транспортных и таможенных документов. Практическая проблема заключается в несовпадении форм и полей мультимодальной накладной и форм, требуемых таможенным органом для декларирования (CMR, TIR, SMGS). Это часто приводит к необходимости представления дополнительных подтверждений (сертификация упаковки, пересчёт веса, пломбы) и, как следствие, к задержкам [6, 7].

Мультимодальная накладная и её правовой статус. Мультимодальная (интермодальная) накладная как единый документ удобна для коммерческих сторон, но её правовой статус для целей таможенного декларирования часто не формализован. Рекомендуется нормативно закрепить случаи, в которых мультимодальная накладная может заменять/дополнять отдельные транспортные документы при условии соблюдения требований по содержанию сведений и электронному подтверждению [1, 7].

Практические механизмы согласования данных при перегрузках. Технически целесообразно внедрить регламенты, предусматривающие:

- предварительную электронную подачу данных о грузе до прибытия в пункт перегрузки;
- процедуру сверки ключевых параметров (масса, ГОСТ/ТН ВЭД товара, маркировка) через единый шлюз;
- протоколы о действиях при выявлении расхождений (упаковка, необходимые дополнительные проверки).

Система «единое окно» позволяет декларировать и передавать информацию различным ведомствам единообразно, снижая время на оформление. Для интермодальных перевозок важно обеспечить взаимную совместимость форматов электронных документов между операторами (терминалами, ЖД, автоперевозчиками) и национальной системой таможни [4, 5, 7].

Необходима разработка технических требований к формату мультимодальной электронной накладной и её полей для автоматической обработки таможенными системами. Практическая реализация требует участия ГТК РБ, оператора «единого окна» и крупных логистических операторов для выработки протоколов обмена и тестирования пилотов.

Ключевые препятствия: несовместимость систем, разные стандарты кодирования данных, необходимость двусторонней верификации. Решения: привязка к международным стандартам

(UN/CEFACT, WCO Data Model), пилотирование обмена сообщений и создание тестовых «песочниц» для интеграции.

Основные участники — грузовладелец, мультимодальный оператор/экспедитор, перевозчики (авто/ж/д/морской), операторы терминалов, таможенные представители и Государственный таможенный комитет. Координация между ними — ключевой фактор эффективности таможенного оформления [5, 9].

Договоры экспедирования и мультимодальные контракты должны чётко распределять обязанности по представлению документов, срокам их представления, ответственности за несоответствия и процедурам разрешения споров. Рекомендуется включать положения о цифровом обмене, сроках предварительной подачи данных и ответственности за задержки, вызванные недостаточной координацией.

Уполномоченные экономические операторы (АЕО) могут получать преференции в оформлении и сокращении проверок. Расширение программы АЕО на участников мультимодальных операций повысит предсказуемость и снизит операционные риски.

Анализ практики показывает, что задержки чаще возникают в пунктах перегрузки и крупных терминалах вследствие:

- несоответствия данных в документах при перегрузке;
- несогласованных графиков работы терминалов и пограничных служб;
- технических сбоев при обмене электронными сообщениями [5, 9].

Пример типового кейса (схематично): груз следует по мультимодальному маршруту (авто → ж/д) под транзитной процедурой. При перегрузке выявлено расхождение веса между автоналадкой и данными ж/д платформы. Без предварительной электронной сверки требуется физическая проверка и корректировка декларации — задержка 6–12 часов, дополнительные расходы. Решение: предварительная электронная сверка и протокол устранения расхождений, применение «зелёного коридора» для скоропортящихся грузов.

Среди основных юридических рисков — отсутствие чёткого правового закрепления статуса мультимодальной накладной, различия в применении международных конвенций при смене вида транспорта, а также правовые пробелы в регулировании электронных форм и их взаимного признания. Это может привести к административным санкциям, спорам о компенсациях и увеличению логистических издержек.

Проведя анализ правового регулирования мультимодальных перевозок, нами сформулиро-

ваны рекомендации по оптимизации таможенного оформления интермодальных перевозок: практико-правового и технического характера.

1. Законодательные и нормативные меры:

- фиксация в нормативных документах РБ условий признания мультимодальной накладной для целей таможенного декларирования при выполнении определённых требований к содержанию и электронному подтверждению;
- внесение разъяснений в инструкции ГТК РБ о порядке перехода транзитных процедур при смене видов транспорта.

2. Технические и цифровые меры:

- разработка единого стандарта электронных сообщений для мультимодальных данных (с опорой на UN/CEFACT и WCO Data Model);
- интеграция систем «единого окна» с ИС крупных операторов и железнодорожными операторами, пилотирование обмена в формате XML/EDIFACT.

3. Операционные и организационные меры:

- внедрение пилотных «зелёных коридоров» для приоритетных направлений (Китай–Европа через Беларусь), предусматривающих упрощённые процедуры при заблаговременной электронной подаче данных;
- создание протоколов координации графиков работы терминалов и таможенных постов;
- развитие статуса Уполномоченного экономического оператора и предоставление операторам-участникам преимуществ при мультимодальных операциях.

4. Образовательные и институциональные меры:

- программы повышения квалификации для таможенных представителей, операторов терминалов и экспедиторов по особенностям интермодальности и электронного документооборота;
- организация совместных практикумов и тестовых сессий между ГТК РБ и операторами.

Подводя итог вышесказанному, стоит отметить, что эффективное таможенное оформление интермодальных перевозок через Республику Беларусь требует комплексного подхода: юридической ясности (формализация статуса мультимодальной накладной и согласование инструкций с нормами ЕАЭС и международных конвенций), технической готовности (стандартизация электронных форматов и интеграция ИС), операционной координации (пилотные «зелёные коридоры», унификация процедур в терминалах) и институциональной поддержки (развитие АЕО, повышение квалификации). Последовательная реализация

предложенных мер сократит время прохождения грузов, уменьшит административные барьеры и усилит транзитный потенциал Беларуси как ключевого участника евразийских логистических коридоров.

Список литературы:

[1] Государственный таможенный комитет Республики Беларусь. Информация о совершении грузовых операций [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.customs.gov.by/participants-ved/perevozchikam/informatsiya-o-sovershenii-gruzovykh-operatsiy/> (дата обращения: 08.10.2025).

[2] ООО «ТеррейнКом». Международные транспортные перевозки — услуги и особенности [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://terraincom.by/uslugi/logistika-i-gruzoperevozki/mezhdunarodnye-transportnye-perevozki> (дата обращения: 08.10.2025).

[3] ООО «Титан74». Preparation of transport documents in the Russian Federation for transportation of export goods by road transport in the Eurasian Economic Union in 2020 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://titan74.ru/useful_information/traders/preparation_of_transport_documents_in_the_russian_federation_for_transportation_of_export_goods_by_road_transport_in_the_eurasian_economic_union_in_2020 (дата обращения: 08.10.2025).

[4] Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: официальный правовой портал ЕАЭС (<https://www.eaeunion.org>) (дата обращения: 08.10.2025).

[5] Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: официальный ресурс Организации или профильных железных дорог (дата обращения: 08.10.2025).

[6] Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1956 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: UNECE (<https://unece.org>) (дата обращения: 08.10.2025).

[7] Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: UNECE (<https://unece.org>) (дата обращения: 08.10.2025).

[8] EU-Lines. Customs in Belarus [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://eu-lines.com/customs/customs-bel/>

(дата обращения: 08.10.2025).

[9] UCsol. Таможенное оформление — Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ucsol.ru/tamozhennoe-oformlenie/strany/belorusiya> (дата обращения: 08.10.2025).

References:

[1] State Customs Committee of the Republic of Belarus. Information on cargo operations [Electronic resource]. — Режим доступа: <https://www.customs.gov.by/participants-ved/perevozchikam/informatsiya-o-sovershenii-gruzovykh-operatsiy/> (дата обращения: 08.10.2025).

[2] TerraneCom LLC. International transportation - services and features [Electronic resource]. — Режим доступа: <https://terraincom.by/uslugi/logistika-i-gruzoperevozki/mezhdunarodnye-transportnye-perevozki> (дата обращения: 08.10.2025).

[3] Titan74 LLC. Preparation of transport documents in the Russian Federation for transportation of export goods by road transport in the Eurasian Economic Union in 2020 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://titan74.ru/useful_information/traders/preparation_of_transport_documents_in_the_russian_federation_for_transportation_of_export_goods_by_road_transport_in_the_eurasian_economic_union_in_2020 (дата обращения: 08.10.2025).

[4] Customs Code of the Eurasian Economic Union (EAEU TC) [Electronic resource]. - Access mode: official legal portal of the EAEU (<https://www.eaeunion.org>) (date of appeal: 08.10.2025).

[5] Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS) [Электронный ресурс]. - Access mode: official resource of the Organization or profile railways (date of application: 08.10.2025).

[6] Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1956 [Электронный ресурс]. - Access mode: UNECE (<https://unece.org>) (access date: 08.10.2025).

[7] Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention) [Электронный ресурс]. - Access mode: UNECE (<https://unece.org>) (access date: 08.10.2025).

[8] EU-Lines. Customs in Belarus. - Access mode: <https://eu-lines.com/customs/customs-bel/> (access date: 08.10.2025).

[9] UCsol. Customs clearance - Belarus [Electronic resource]. - Access mode: <https://ucsol.ru/tamozhennoe-oformlenie/strany/belorusiya> (access date: 08.10.2025).

