

DOI 10.22363/2313-2329-2021-29-3-537-553

УДК 338

Научная статья / Research article

## Проблемы таможенного контроля за перемещением опасных отходов через таможенную границу Евразийского экономического союза

Т.М. Воротынцева 

*Российский университет дружбы народов,  
Российская Федерация, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6  
Российская таможенная академия,  
Российская Федерация, 140015, Люберцы, Комсомольский пр-кт, д. 4*  
✉ [mstata67@list.ru](mailto:mstata67@list.ru)

**Аннотация.** Опасные отходы являются триггером экологического кризиса, особенно на этапе все возрастающего производства и потребления товаров, ведущих к значительному увеличению промышленных отходов и их перемещению через таможенные границы. Трансграничное перемещение опасных отходов контролируется со стороны государства, на таможенные органы возложены задачи по защите национальной безопасности, жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды, в том числе защиты от незаконного ввоза опасных отходов. Трансграничное перемещение опасных отходов осуществляется в рамках разрешительного порядка. Такой единый разрешительный порядок принят и в ЕАЭС в отношении ввоза на таможенную территорию, транзита, вывоза с таможенной территории опасных отходов. Данный порядок предполагает, что декларант представляет должностному лицу таможенного органа лицензию Министерства промышленности и торговли России или разрешение на трансграничное перемещение опасных отходов Федеральной службы по надзору в сфере природопользования. Однако, несмотря на усилия мирового сообщества в борьбе с опасными отходами, динамика незаконного перемещения отдельных видов отходов продолжает расти, что указывает на существование ряда неразрешенных проблем. В ходе исследования проанализирован понятийно-категориальный аппарат в области опасных отходов, рассмотрены основные положения порядка перемещения данной категории товаров через таможенную границу ЕАЭС. Основой для национального законодательства в части понятийного аппарата и регулирования трансграничного перемещения опасных отходов по таможенной территории ЕАЭС служат нормы международного права, при этом сравнительный анализ подтверждает неоднозначность их распознавания и классификации в государствах – членах ЕАЭС. Проведенный анализ динамики перемещения опасных отходов, в том числе шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении, показал, что с каждым годом проблемы защиты экологии становятся все острее. В результате исследования выявлены отдельные проблемы в области трансграничного перемещения опасных отходов и даны рекомендации по их решению.

**Ключевые слова:** Базельская конвенция, опасные отходы, анализ терминологии, классы опасности, экспорт опасных отходов, импорт опасных отходов, лицензирование, таможенный контроль, степень износа

© Воротынцева Т.М., 2021



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License  
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

**История статьи:** поступила в редакцию 3 апреля 2021 г.; проверена 1 мая 2021 г.; принята к публикации 10 июня 2021 г.

**Для цитирования:** Воротынцева Т.М. Проблемы таможенного контроля за перемещением опасных отходов через таможенную границу Евразийского экономического союза // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2021. Т. 29. № 3. С. 537–553. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2021-29-3-537-553>

## **Problems of customs control over the movement of hazardous waste across the customs border of the Eurasian Economic Union**

**Tatiana M. Vorotyntseva** 

*Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University),  
6 Miklukho-Maklaya St, Moscow, 117198, Russian Federation  
Russian Customs Academy,  
4 Komsomolskii Prospekt, Lyubertsy, 140015, Russian Federation*  
✉ [mstata67@list.ru](mailto:mstata67@list.ru)

**Abstract.** Hazardous waste is a trigger of the environmental crisis, especially at the stage of increasing production and consumption of goods, leading to a significant increase in industrial waste and its movement across customs borders. The cross-border movement of hazardous waste is controlled by the state, customs authorities are entrusted with the tasks of protecting national security, human life and health, animal and plant life, the environment, including protection against the illegal import of hazardous waste. The transboundary movement of hazardous wastes is carried out within the framework of the permissive procedure. Such a unified licensing procedure has also been adopted in the EAEU with respect to the import into the customs territory, transit, export from the customs territory of dangerous wastes. This procedure assumes that the declarant submits to an official of the authorized body a license of the Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation or a permit for the transboundary movement of hazardous waste of the Federal Service for Supervision of Environmental Management. However, despite the efforts of the international community in the fight against hazardous waste, the dynamics of illegal movement of certain types of waste continues to grow, which indicates the existence of a number of unresolved problems. In the course of the study, the conceptual and categorical apparatus in the field of “hazardous waste” is analyzed, the main provisions of the procedure for moving this category of goods across the customs border of the EAEU are considered. The basis for national legislation in terms of the conceptual apparatus and regulation of the transboundary movement of hazardous wastes through the customs territory of the EAEU is the norms of international law, while a comparative analysis confirms the ambiguity of their recognition and classification in the EAEU member states. The analysis of the dynamics of the movement of hazardous waste, including used pneumatic tires and tires, showed that every year the problems of environmental protection become more acute. As a result of the study, specific problems in the field of transboundary movement of hazardous wastes were identified and recommendations for their solution were given.

**Keywords:** Basel Convention, hazardous waste, terminology analysis, hazard classes, export of hazardous waste, import of hazardous waste, licensing, customs control, degree of wear and tear

**Article history:** received 3 April 2021; revised 1 May 2021; accepted 10 June 2021.

**For citation:** Vorotyntseva, T.M. (2021). Problems of customs control over the movement of hazardous waste across the customs border of the Eurasian Economic Union. *RUDN Journal of Economics*, 29(3), 537–553. (In Russ.) <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2021-29-3-537-553>

## Введение

На современном этапе развития научно-технического прогресса и широкого внедрения высокотехнологичных процессов возникает необходимость защиты национальной безопасности, включая экономическую, военную, продовольственную, безопасность товаров в рамках технического регулирования, экологическую и др. Исследованиям вопросов безопасности придается огромное значение. Особое внимание следует уделить научным работам с участием О.А. Дмитриевой (Vorotyntseva et al., 2019), В.Е. Новикова (Воротынцева, Новиков, 2018), Т.М. Воротынцевой (Воротынцева, 2017), Т.Н. Сауренко (Воротынцева, Сауренко, 2018), А.Ю. Пак (Пак, 2020), В.Г. Анисимова, Е.Г. Анисимова (Anisimov et al., 2018, 2019), М.А. Сорокина и А.М. Сорокина (Sorokin, Sorokin, 2019), К. Бхаттарай и Д. Конвея (Bhattarai, Conway, 2021).

В данном исследовании рассмотрим проблемы значительного увеличения промышленных отходов, что требует повышения эффективности применения инструментов защиты окружающей среды для решения проблем загрязнения окружающей среды отходами производства и потребления (Жукова и др., 2020). Экологический кризис является международной проблемой и ставит перед мировым сообществом цель непрерывного контроля безопасности для целей повышения качества жизни населения, связанного с влиянием экологических факторов (Сушко и др., 2018). Для достижения необходимого уровня безопасности, в том числе экологической, целесообразно модернизировать соответствующие промышленные предприятия. В рыночных условиях разработка должна быть направлена на обеспечение способности быстро реагировать на изменения конъюнктуры товарных рынков. Эти изменения напрямую направлены на обновление оборудования и совершенствование технологических процессов (Churin et al., 2020). Трансграничное перемещение опасных отходов также требует обеспечения максимальной безопасности и выполнения всех норм при транспортировке. Важно отметить, что в основу оценки эффективности контроля за трансграничным перемещением отходов должна быть положена методика, состоящая из перечня показателей и учитывающая особенности сферы деятельности. (Vorotyntseva et al., 2020).

## Обзор литературы

В рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) требования по трансграничному перемещению опасных отходов регламентированы Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21.04.2015 г. № 30 (ред. от 24.03.2020 г.) «О мерах нетарифного регулирования». Однако данный документ не содержит дефиниции к термину «опасные отходы», имеется лишь отсылочная норма к применению Базельской конвенции (далее – Конвенция) о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, подписанной в г. Базеле (Швейцария) 22 марта 1989 г., в которой закреплено понятие «отходы». В соответствии с требованиями Конвенции к отходам относятся вещества или предметы, которые *удаляются, предназначены для удаления или подлежат удалению*. При этом Конвенция содержит Приложения I и III, включающие отходы, обладающие опасными свойствами,

например, медицинские отходы, соединения токсичных и экотоксичных веществ, огнеопасные твердые вещества и жидкости. Следует отметить, что контролирующие функции за трансграничным перемещением опасных отходов возложены на таможенные органы государств – членов ЕАЭС. Миссия таможенных органов Российской Федерации должна способствовать обеспечению безопасности российской экономики, а также защите своих граждан от поддельной и опасной продукции (Vorotyntseva et al., 2020). Особое внимание следует уделить пресечению незаконного перемещения товаров и транспортных средств через границу Российской Федерации (Воротынцева, Евдокимова, 2018).

Перемещение отходов осуществляется только по разрешительному порядку посредством лицензирования и применения иных административных мер регулирования внешнеторговой деятельности (Воротынцева, 2021)

Страны – участники Конвенции, в том числе государства – члены ЕАЭС, вправе закреплять в национальном законодательстве характеристики и категории опасных отходов. Основой для национального законодательства в части регулирования трансграничного перемещения опасных отходов по таможенной территории ЕАЭС служат нормы международного права. Но законодательные и правовые акты государств – членов ЕАЭС содержат недостаточно гармонизированные определения к термину «опасные отходы» и к классам опасности, что негативно влияет на деятельность таможенных органов при таможенном контроле опасных грузов (Афонин и др., 2019).

### **Методы исследования**

В процессе исследований были использованы методы синтеза, индукции и сравнительного анализа терминологии в области опасных отходов по странам ЕАЭС и мер контроля за трансграничным перемещением данных товаров. Кроме этого, применялись комплекс-методы оценки соответствия экологических показателей действующим стандартам (Казакова, Когденко, 2021).

### **Результаты**

В рамках проведенного исследования были проанализированы следующие национальные нормативные правовые документы государств – членов ЕАЭС:

- Федеральный закон от 24.06.1998 г. № 89-ФЗ (ред. 07.04.2020 г.) «Об отходах производства и потребления»;
- Закон Республики Беларусь от 20 июля 2007 г. № 271-3 «Об обращении с отходами» (ред. 10.05.2019 г. № 186-3);
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 11.07.2007 г. № 594 «Об утверждении правил ввоза, вывоза и транзита отходов» (ред. 31.12.2013 г. № 1535);
- Кодекс Республики Казахстан от 9 января 2007 г. № 212-III «Экологический кодекс Республики Казахстан» (ред. 02.01.2021 г.);
- Закон Кыргызской Республики от 13.11.2001 г. № 89 (ред. 23.03.2020 г.) «Об отходах производства и потребления»;
- Закон Республики Армении от 24.11.2004 г. (ред. 14.11.2020 г.) «Об отходах».

Сравнительный анализ применяемой терминологии подтверждает неоднозначность распознавания отходов и расхождения в части классификации опасных отходов по классам опасности в государствах – членах ЕАЭС (таблица).

На основании приведенных данных можно сделать вывод об отсутствии единой системы классификации отходов, что влияет на порядок их ввоза или вывоза. Следовательно, критерии защищенности национальной безопасности в части трансграничного перемещения отходов будут различными, что противоречит ст. 351 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, предусматривающей основные задачи и функции таможенных органов, изложенные в следующей редакции: «защита национальной безопасности государств – членов Евразийского экономического союза, жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды».

Таблица

**Сравнительный анализ терминологии в области опасных отходов и их классификация (Воротынцева, 2021)**

Государство – член ЕАЭС	Термин и его дефиниция	Классы опасности
Российская Федерация	Отходы производства и потребления – вещества или предметы, которые образованы в процессе производства, выполнения работ, оказания услуг или в процессе потребления, которые удаляются, предназначены для удаления или подлежат удалению в соответствии с федеральным законом. К отходам не относится донный грунт	<b>5 классов опасности:</b> I класс – чрезвычайно опасные отходы. II класс – высокоопасные отходы. III класс – умеренно опасные отходы. IV класс – малоопасные отходы. V класс – практически неопасные отходы
Республика Беларусь	Опасные отходы – отходы, содержащие в своем составе вещества, обладающие каким-либо опасным свойством или их совокупностью, в таких количестве и виде, что эти отходы сами по себе либо при вступлении в контакт с другими веществами могут представлять непосредственную или потенциальную опасность причинения вреда окружающей среде, здоровью граждан, имуществу вследствие их вредного воздействия	<b>4 класса опасности:</b> Первый класс – чрезвычайно опасные. Второй класс – высоко опасные. Третий класс – умеренно опасные. Четвертый класс – малоопасные
Республика Казахстан	Отходы – представляют собой вещества или предметы, которые удаляются, предназначены для удаления или подлежат удалению в соответствии с экологическим законодательством Республики Казахстан	<b>3 уровня опасности:</b> Красный – индекс R. Янтарный – индекс A. Зеленый – индекс G
Кыргызская Республика	Опасные отходы – отходы (кроме радиоактивных), содержащие в своем составе вещества, которые обладают одним из опасных свойств (таким, как токсичность, инфекционность, взрывчатость, воспламеняемость, высокая реакционная способность) и присутствуют в таком количестве и в таком виде, что представляют непосредственную или потенциальную опасность для здоровья людей или окружающей среды самостоятельно и при контакте с другими веществами	<b>5 классов опасности:</b> Первый класс – вещества (отходы) чрезвычайно опасные. Второй класс – вещества (отходы) высоко опасные. Третий класс – вещества (отходы) умеренно опасные. Четвертый класс – вещества (отходы) малоопасные. Пятый класс – практически неопасные
Республика Армения	Отходы производства (в том числе недропользования) и потребления – остатки сырья, материалов, продуктов, появившихся во время производства и потребления или другой продукции или продуктов, а также товары (продукция), которые потеряли свои начальные потребительские качества	<b>5 классов опасности:</b> 1-й класс – чрезвычайно опасные отходы. 2-й класс – высокоопасные отходы. 3-й класс – умеренноопасные отходы. 4-й класс – малоопасные отходы. 5-й класс – нетоксичные отходы

**Comparative analysis of terminology in the field of hazardous waste and its classification (Vorotyntseva, 2021)**

Member state of the EAEU	The term and its definition	Hazard classes
Russian Federation	Production and consumption waste – substances or objects that are formed in the process of production, performance of works, provision of services or in the process of consumption, which are disposed of, are intended for disposal or are subject to disposal in accordance with Federal Law. Bottom soil does not belong to waste	<b>5 hazard classes:</b> Class I – extremely hazardous waste. Class II – highly hazardous waste. Class III – moderately hazardous waste. Class IV – low-hazard waste. Class V – practically non-hazardous waste
Republic Belarus	Hazardous waste – waste containing substances in its composition that have any dangerous property or their combination, in such quantity and form that these wastes themselves or when they come into contact with other substances may pose an immediate or potential danger of causing harm to the environment, the health of citizens, property due to their harmful effects	<b>4 hazard classes:</b> The first class is extremely dangerous. The second class is highly dangerous. The third class is moderately dangerous. The fourth class is low-risk
Republic Kazakhstan	Waste is a substance or object that is disposed of, intended for disposal or subject to disposal in accordance with the environmental legislation of the Republic of Kazakhstan	<b>3 levels of danger:</b> Red is the R index. Amber is the index A. Green is the G index
Kyrgyz Republic	Hazardous waste – waste (other than radioactive waste) containing substances in its composition that have one of the dangerous properties (such as toxicity, infectivity, explosiveness, flammability, high reactivity) and are present in such quantities and in such a form that they pose an immediate or potential danger to human health or the surrounding environment independently and in contact with other substances	<b>5 hazard classes:</b> The first class is extremely dangerous substances (waste). The second class is highly hazardous substances (waste). The third class is moderately dangerous substances (waste). The fourth class is low-hazard substances (waste). The fifth class is practically non-dangerous
Republic Armenia	Waste of production (including subsurface use) and consumption – remnants of raw materials, materials, products that appeared during production and consumption or other products or products, as well as goods (products) that have lost their initial consumer qualities	<b>5 hazard classes:</b> Class 1 – extremely hazardous waste. Class 2 – highly hazardous waste. Class 3 – moderate hazardous waste. Class 4 – low-hazardous waste. Class 5 – non-toxic waste

Необходимо гармонизировать терминологический аппарат и классификационную систему в сфере опасных отходов, что позволит повысить эффективность контроля за ввозом на таможенную территорию ЕАЭС и вывозом с таможенной территории ЕАЭС данной категории товаров.

Решение ЕЭК от 21.04.2015 г. № 30 (ред. от 24.03.2020 г.) «О мерах нетарифного регулирования» в части трансграничной перевозки опасных отходов включает отсылочную норму на Базельскую конвенцию, в которой под такой перевозкой понимается «любое перемещение опасных или других отходов из района, находящегося под национальной юрисдикцией одного государства, в район или через район, находящийся под национальной юрисдикцией другого государства, либо в район или через район, не находящийся под национальной юрисдикцией какого-либо государства, при условии, что такая перевозка затрагивает по крайней мере два государства», а экологически обоснованное использование опасных или других отходов представляет собой «принятие всех практически возможных мер для того, чтобы при использовании опасных или других отходов здоровье человека и окружающая среда за-

щищались от возможного отрицательного воздействия таких отходов». Таким образом, международные нормы являются базой для унификации алгоритма трансграничного перемещения опасных отходов на национальном уровне.

Основными положениями Базельской конвенции предусматриваются следующие обязательства сторон, присоединившихся к ней:

1) информирование всех сторон Конвенции о принятом решении о запрете импорта опасных или других отходов;

2) недопущение импорта опасных отходов или других отходов без согласия страны импорта;

3) недопущение экспорта опасных отходов или других отходов в страну-импортер, которая ввела запрет на ввоз отходов;

4) разработка и принятие мер способствующих соблюдению положений Базельской конвенции;

5) запрет экспорта опасных или других отходов на территорию государства, не являющегося членом Конвенции;

6) транспортировка, удаление опасных или иных отходов осуществляется лицами только с разрешения или согласия компетентного органа на проведение таких операций;

7) установление на уровне национального законодательства требований по маркировке, упаковке, транспортировки в соответствии с общепринятыми международными документами;

8) сопровождение опасных или других отходов документом о перевозке из пункта, который является началом трансграничной перевозки, до места их удаления.

Алгоритм осуществления трансграничной перевозки опасных отходов включает определенную последовательность операций:

1) производитель отходов заключает договор об удалении отходов с лицом, ответственным за удаление отходов в стране импорта;

2) производитель отправляет информацию в уполномоченный орган страны-экспортера о предполагаемой перевозке;

3) Уполномоченный орган принимает решение:

– запретить экспорт опасных отходов;

– разрешить экспорт опасных отходов и направить уведомление о принятом решении в страну транзита и в страну импорта для согласования;

4) страна транзита принимает решение в течение 60 дней:

– о согласовании перевозки;

– о запрете перевозки;

5) компетентный орган страны импорта направляет в страну транзита и страну экспорта в письменном виде свое согласие или не согласие на ввоз и удаление опасных отходов;

6) компетентный орган страны экспорта при условии положительных ответов и подтверждения наличия договора об удалении отходов разрешает экспорт и выдает документ о перевозке.

Далее рассмотрим требования нормативной правовой системы регулирования трансграничного перемещения опасных отходов в рамках ЕАЭС, в том числе и на территории Российской Федерации.

Контроль за трансграничным перемещением опасных отходов по территории ЕАЭС регламентируется наднациональными актами. Основным наднациональным документом, регламентирующим разрешительный порядок перемещения опасных отходов через таможенную границу ЕАЭС, является Решение Коллегии ЕЭК от 21.04.2015 г. № 30 (ред. от 24.02.2021 г.) «О мерах нетарифного регулирования». Разрешительный порядок перемещения опасных отходов через таможенную границу ЕАЭС осуществляется посредством представления лицензии или заключения на импорт или экспорт лицензируемого товара. Порядок оформления лицензии на импорт или экспорт отдельных товаров, а также порядок заполнения заявления на выдачу лицензии установлен Решением Коллегии ЕЭК от 06.11.2014 г. № 199 (ред. от 06.08.2019 г.) «Об Инструкции об оформлении заявления на выдачу лицензии на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров и об оформлении такой лицензии и Инструкции об оформлении разрешения на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров».

Право государств – членов ЕАЭС реализуется на уровне национального законодательства. Так, в России правила трансграничного перемещения отходов определены Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.07.2003 г. № 442 (ред. от 20.03.2018 г.) «О трансграничном перемещении отходов». Данный нормативный правовой акт устанавливает правила ввоза отходов на территорию Российской Федерации в целях их экологически безопасного использования, вывоза отходов с территории Российской Федерации, а также транзита отходов по ее территории. Документ содержит перечни отходов, в отношении которых требуется представление лицензии Министерства промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг России), которая выдается на основании разрешения Федеральной службой по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор). Во втором перечне перечислены отходы, при перемещении которых осуществляется разрешительный порядок ввоза или вывоза, в первом – запрещенные к ввозу на территорию Российской Федерации опасные отходы, при экспорте которых также требуется лицензия Минпромторга России, согласованная с Росприроднадзором.

Меры, обеспечивающие соблюдение взятых Российской Федерацией обязательств по ратификации Базельской конвенции, предусмотрены Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.10.2015 г. № 1110 «О мерах по обеспечению выполнения Российской Федерацией обязательств, предусмотренных Базельской конвенцией о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (с изм. от 21.02.2019 г.)». В соответствии с данным постановлением запрещен ввоз в Российскую Федерацию опасных отходов для их захоронения и сжигания. Государственным органом, разрабатывающим контрольные мероприятия и осуществляющим таможенный контроль за ввозом, вывозом, транзитом опасных отходов через территорию РФ, является Федеральная таможенная служба Российской Федерации. Несмотря на закрепленный алгоритм перемещения опасных отходов, существует тенденция развития теневого сектора переработки отходов электронной и электротехнической продукции и контрабандного перемещения электронных отходов в развивающиеся страны (Гуреев и др., 2021).

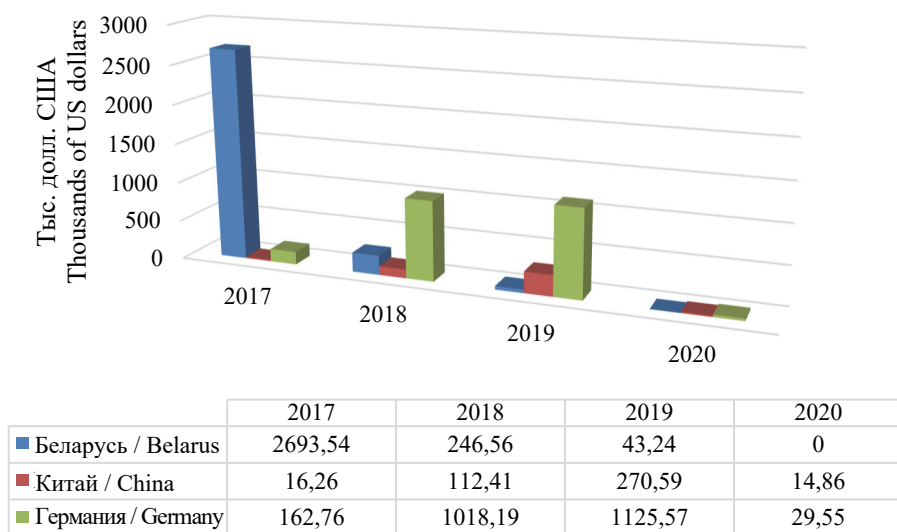


В связи с этим следует отметить необходимость правового и полицейского сотрудничества в сфере борьбы с трансграничной преступностью между государствами – членами ЕАЭС, исходя из опыта Европейского союза (Тимошенко, Егурнов, 2021).

Далее целесообразно рассмотреть динамику импорта и экспорта опасных отходов на примере шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении, в рамках наиболее крупных стран-импортеров и экспортеров рассматриваемой группы опасных отходов в период с 2017 г. по I квартал 2020 г. Шины и покрышки пневматические, бывшие в употреблении (код ТН ВЭД ЕАЭС 4012200001 и 4012200009) на наднациональном уровне относятся к опасным отходам. Выбор объекта анализа связан с тем, что общемировые запасы отработанных автомобильных шин и покрышек ежегодно увеличиваются более чем на 7 млн т и составляют на сегодняшний день более 80 млн т. Кроме этого, данные отходы специфичны и средний уровень переработки бывших в употреблении шин и покрышек не превышает 20–25 % (Переработка..., 2018).

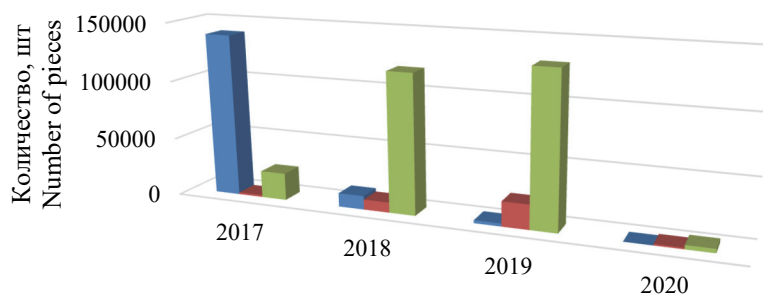
Динамика импорта шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении, классифицируемых в товарной подсубпозиции 4012200009 ТН ВЭД в стоимостном и количественном выражении представлена на рис. 1 и 2 соответственно.

В 2017 г. наибольшее значение импорта в стоимостном и количественном выражении приходилось на Республику Беларусь. Импорт шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении (код ТН ВЭД 4012200009), из Республики Беларусь составил 2693 долл. США, или 139 382 шт, также крупными импортерами бывших в употреблении шин и покрышек являлись Германия и Китай, стоимостной объем импорта которых в 2017 г. составил 162,76 и 16,26 тыс. долл. США, а количественный 23 249 и 1466 шт соответственно. В 2018 г. наблюдалась тенденция спада импорта в 11 раз, или на 2447 тыс. долл. США.



**Рис. 1.** Импорт шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении с 2017 по I квартал 2020 г., тыс. долл. США

**Figure 1.** Import of used tires and pneumatic tires from 2017 to the first quarter of 2020, thousand US dollars



	2017	2018	2019	2020
■ Беларусь / Belarus	139382	11656	2570	0
■ Китай / China	1466	8723	21049	1163
■ Германия / Germany	23249	118753	130903	3439

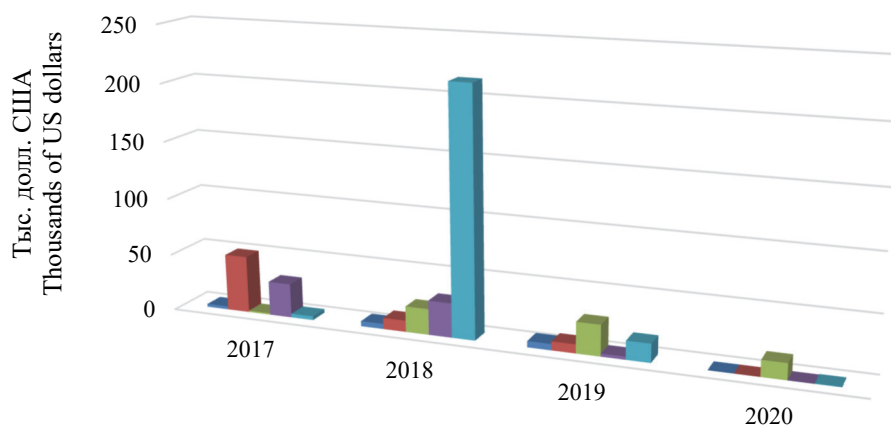
**Рис. 2.** Импорт шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении с 2017 по I квартал 2020 г., шт  
**Figure 2.** Import of used tires and pneumatic tires from 2017 to the first quarter of 2020, pcs

Импорт бывших в употреблении шин и покрышек из Германии в стоимостном выражении увеличился в 6 раз, составив в 2018 г. 1018,19 тыс. долл. США, что больше значения 2017 г. на 855,43 тыс. долл. США. Импорт в количественном выражении в 2018 г. возрос в 5 раз, составив 118 753 шт, что больше значения 2017 г. на 95 504 шт.

В 2018 г. также возрос импорт шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении, из Китая, составив 112,41 тыс. долл. США, или 8723 шт, что на 96,15 тыс. долл. США, или 7257 шт, больше по сравнению с 2017 г. С 2019 по I квартал 2020 г. наибольшее стоимостное и количественное значение импорта приходится на Германию. В 2019 г. стоимостной и количественный объем импорта из Германии продолжил расти и составил 1126 тыс. долл. США, или 130 903 шт, что больше значений предыдущего года в 1,1 раза. Также в 2019 г. в 1,8 раза возрос импорт шин и покрышек, бывших в употреблении, из Китая, составив 271 тыс. долл. США, тогда как количественный объем импорта из Китая возрос в 2,4 раза, составив в 2019 г. 21 049 шт. В 2020 г. лидером по импорту рассматриваемой категории опасных отходов остается Германия. Динамика экспорта шин и покрышек, бывших в употреблении, классифицируемых кодом 4012200009 ТН ВЭД, в стоимостном и количественном выражении представлена на рис. 3 и 4.

В 2017 г. наибольшее значение стоимостного объема экспорта приходилось на Казахстан и Узбекистан, который составил около 50 и 30 тыс. долл. США соответственно. Также, крупными странами – импортерами указанных отходов из Российской Федерации являлись Беларусь, Нидерланды и Бельгия.

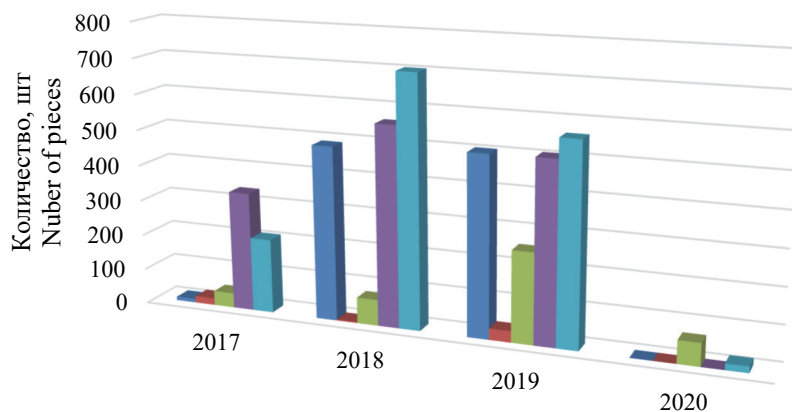
За рассматриваемый период наблюдался рост стоимостного объема экспорта в Нидерланды: с 2017 по 2018 г. произошел резкий скачок объемов импорта в 20 раз, после которого стоимостной объем экспорта изменялся незначительно.



	2017	2018	2019	2020
Беларусь / Belarus	2,51	4,5	5,42	0
Казахстан / Kazakhstan	49,81	9,85	7,76	0
Нидерланды / Netherlands	1,14	22,44	26,93	14,04
Узбекистан / Uzbekistan	29,82	29,97	2,66	0
Бельгия / Belgium	3,26	215,23	16,23	0,41

**Рис. 3.** Экспорт шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении с 2017 по I квартал 2020 г., тыс. долл. США

**Figure 3.** Export of used tires and pneumatic tires from 2017 to the first quarter of 2020, thousand US dollars



	2017	2018	2019	2020
Беларусь / Belarus	10	488	504	0
Казахстан / Kazakhstan	19	3	32	0
Нидерланды / Netherlands	41	73	254	64
Узбекистан / Uzbekistan	335	560	506	0
Бельгия / Belgium	209	703	561	18

**Рис. 4.** Экспорт шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении с 2017 по I квартал 2020 г., шт

**Figure 4.** Export of used pneumatic tires and tires from 2017 to the first quarter of 2020, pcs

Наибольшее значение стоимостного объема экспорта шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении, в Бельгию было зафиксировано в 2018 г. и составило 215 тыс. долл. США.

Проблема, связанная с трансграничным перемещением шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении, с каждым годом все более остро стоит перед таможенными органами государств – членов ЕЭАС. При ввозе на таможенную территорию ЕАЭС и вывозе с таможенной территории ЕАЭС опасных отходов декларант обязан представлять таможенному органу в зависимости от выбранной таможенной процедуры (разрешительный документ) лицензию или заключение на трансграничное перемещение опасных отходов и сертификат соответствия требованиям экологической безопасности, что регламентируется как нормами права ЕАЭС, так и национальным законодательством Российской Федерации.

Следует отметить, что на территории Российской Федерации ежегодно образуется приблизительно 1,7 млн т шин и покрышек, бывших в употреблении, при этом экологически обоснованным способом перерабатывается только 24 % из них. В среднем 63 % от общего объема образовавшихся шин и покрышек, бывших в употреблении, выбрасывается на полигоны или подлежат захоронению. Однако с 1 января 2018 г. вступило в силу Распоряжение Правительства РФ от 25.07.2017 г. № 1589-р «Об утверждении перечня видов отходов производства и потребления, в состав которых входят полезные компоненты, захоронение которых запрещается». В отношении рассматриваемых отходов, которые именуются в позициях с 86 по 90 Перечня, данное Распоряжение вступило в силу с 1 января 2019 г. Целью принятия Распоряжения № 1589-р является развитие отрасли по переработке отходов. Необходимость переработки данных отходов обусловлена тем, что шины и покрышки, бывшие в употреблении, подвергаются длительному циклу разложения (от 120 до 150 лет), при котором в почву и подземные воды выделяются опасные химические соединения: бензол, стирол, ксилол, толуол и канцерогены: сероуглерод, формальдегид, фенолы, наносящие серьезный вред окружающей среде, а также здоровью человека.

Переработка бывших в употреблении шин и покрышек предусматривает следующие методы: сжигание, пиролиз, восстановление и механическое измельчение. Около 70 предприятий в Российской Федерации занимаются переработкой бывших в употреблении шин и покрышек пневматических, но их совокупная мощность составляет лишь третью часть от общего количества отходов (573,5 тыс. т). Таким образом, отрасль по переработке опасных отходов находится на начальном этапе, поэтому ввоз и вывоз рассматриваемых отходов должен регулироваться на государственном уровне.

В соответствии с Решением Коллегии ЕЭК № 30, таможенные органы осуществляют таможенный контроль в отношении лицензируемых опасных отходов, перемещаемых через таможенную территорию ЕАЭС. Однако примечание к Перечню 2.3 говорит о том, что при отнесении перемещаемого товара к опасным отходам необходимо руководствоваться не только кодом ТН ВЭД, но и наименованиями, химическими и физическими характеристиками товара. Недостаточно корректно изложенное примечание, дает возмож-

ность информационной фальсификации о характере и направлении использования товаров. На практике примечание позволяет недобросовестным декларантам не соотносить перевозимые шины и покрышки пневматические с опасными отходами, заявляя, что по своим потребительским свойствам данные шины пригодны для дальнейшей эксплуатации по прямому назначению, ссылаясь на ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки (с Поправкой)». Определение степени износа ввозимых шин и покрышек пневматических, проведение качественной идентификации – очень сложный, емкий, длительный и часто дорогостоящий процесс (Воротынцева, 2017). Именно степень износа является критерием отнесения шин к отходам.

Анализ статистики выданных лицензий на перемещение шин и покрышек пневматических в период с 2015 по 2020 г. дает основание подозревать наличие нарушений порядка трансграничного перемещения опасных отходов через таможенную границу ЕАЭС. Необходимо отметить, что применение современных информационных технологий на транспорте и в торговле позволяет повысить эффективность всего транспортного процесса за счет быстрого доступа к информации о субъектах (покупателе, перевозчике, услугах) и объектах отгрузки (товарах, терминалах, транспорте) и принятия наиболее рационального решения (Churpin et al., 2020).

### **Заключение**

Результаты проведенных исследований свидетельствует о том, что обеспечение эффективного контроля за перемещением опасных отходов через таможенную границу ЕАЭС, предусматривающего защиту национальной безопасности государств – членов ЕАЭС, невозможно без гармонизации требований в области терминологии и классификации по классам опасности отходов. В условиях стремления стран к созданию цифровой экономики целесообразно проанализировать потенциал инновационных технологий для их адаптации к различным отраслям хозяйствования (Vorotyntseva et al., 2019).

Целесообразно для оценки рисков трансграничного перемещения опасных отходов использовать модели математического программирования, основанные на принципе избирательного контроля (Anisimov et al., 2017).

Для решения выявленных проблем целесообразно:

– разработать для таможенных органов единые критерии по физическим и химическим характеристикам шин и покрышек пневматических, бывших в употреблении, ориентируясь на которые должностные лица таможенных органов смогут принимать решения в части соблюдения разрешительного порядка их ввоза и вывоза;

– закрепить обязательства участников ВЭД представлять должностному лицу таможенного органа заключение Федеральной службы по надзору в сфере природопользования о не отнесении перемещаемого товара к опасным отходам, если при классификации в соответствии с ТН ВЭД код перемещаемого товара попадает в Перечень 2.3 Решения Коллегии ЕЭК № 30.

### Список литературы

- Анисимов В.Г., Анисимов Е.Г., Сауренко Т.Н., Зотова Е.А.* Модели прогнозирования рисков деструктивного влияния информационных процессов в системах управления модели прогнозирования опасности деструктивных воздействий на информационные процессы в системах управления // Информационные и управляющие системы. 2019. № 5 (102). С. 18–23.
- Анисимов В.Г., Зегжда П.Д., Супрун А.Ф., Анисимов Е.Г.* Проблема инновационного развития систем информационной безопасности в транспортной отрасли // Автоматика и информатика. 2018. Т. 52. № 8. С. 1105–1110.
- Афонин Д.Н., Афонин П.Н., Поль-Мари А.Л., Яргина Н.Ю.* Таможенный контроль при перевозке опасных грузов международным сообщением : учебное пособие. СПб., 2019.
- Воротынцева Т.М.* Анализ проблем экспортного контроля // Маркетинг и логистика. 2017. № 2 (10). С. 131–139.
- Воротынцева Т.М.* О проблемах трансграничного перемещения опасных отходов // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. 2021. № 3. С. 18–28.
- Воротынцева Т.М.* Проблемные вопросы технического регулирования в ЕАЭС // Маркетинг и логистика. 2017. № 4 (12). С. 16–26.
- Воротынцева Т.М., Евдокимова О.В.* Проблемные аспекты перемещения продукции военного назначения через государственную границу РФ // Экономические стратегии ЕАЭС: проблемы и инновации : сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции (Москва, РУДН, 11 апреля 2018 г.). М. : РУДН, 2018. С. 39–49.
- Воротынцева Т.М., Новиков В.Е.* Проблемы регулирования безопасности продовольственного рынка России // Экономика сельского хозяйства России. 2018. № 12. С. 17–22. <http://dx.doi.org/10.32651/2070-0288-2018-12-17-22>
- Воротынцева Т.М., Сауренко Т.Н.* Институциональные рамки торговли товарами в ЕАЭС // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия : Экономика. 2018. Т. 26. № 1. С. 38–46. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2018-26-1-38-46>
- Гуреев П.М., Фаюстов А.А., Прохорова И.С.* К вопросу о теневой утилизации электронных отходов // Экология и промышленность России. 2021. Т. 25. № 4. С. 66–71.
- Жукова Ю.М., Никулина С.Н., Яковлева О.В., Чериканова Е.А.* Анализ основных тенденций развития системы обращения с отходами в России : проблемы и перспективы // Экология и промышленность России. 2020. Т. 24. № 8. С. 66–71.
- Казакова Н.А., Когденко В.Г.* Мониторинг основных параметров экологической безопасности промышленного производства // Экология и промышленность России. 2021. Т. 25. № 3. С. 60–65.
- Пак А.Ю.* Внешнеторговая безопасность и система ее обеспечения как особенный элемент экономической безопасности государства // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия : Экономика. 2020. Т. 28. № 3. С. 597–607. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2020-28-3-597-607>
- Переработка шин в России и мире // Твердые бытовые отходы.* 2018. № 6. С. 34–36.
- Сорокин М.А., Сорокин А.М.* Создание условий для ценовой конкуренции с применением системы управления рисками при таможенном контроле товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности // Интеллектуальные инновации, системы и технологии. 2019. Т. 139. С. 331–339.
- Сушко В.А., Бухтиярова И.Н., Зубова О.Г.* Экология как фактор формирования качества жизни : методология социологического анализа // Экология и промышленность России. 2018. Т. 22. № 2. С. 58–63.
- Тимошенко Н.А., Егурнов А.А.* Сотрудничество в сфере борьбы с трансграничной преступностью в рамках Евразийского экономического союза // Вестник Донецкого национального университета. Серия : Юридические науки. 2021. № 1. С. 34–36.
- Чупин А.Л., Юрченко О.А., Лемешева З.С., Пак А.Ю., Худжатов М.Б.* Развитие информационных технологий в управлении интеллектуальными транспортными систе-

- мами в Российской Федерации // Конспекты лекций по сетям и системам. 2020. Т. 87. С. 778–784.
- Anisimov V.G., Anisimov E.G., Saurenko T.N., Sonkin M.A. The model and the planning method of volume and variety assessment of innovative products in an industrial enterprise // *Journal of Physics : Conference Series*. 2017. Vol. 803. 012006. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/803/1/012006>
- Bhattacharai K., Conway D. Impacts of economic growth, transportation, and tourism on the contemporary environment // *Advances in Asian Human-Environmental Research*. Springer, 2021. Pp. 563–662. [http://dx.doi.org/10.1007/978-3-030-50168-6\\_7](http://dx.doi.org/10.1007/978-3-030-50168-6_7)
- Chupin A.L., Chupina Zh.S., Morozova N.N., Vorotyntseva T.M., Levinskaya E.V. Prediction model of the efficacy and the implementation time of transportation intelligent systems // *IOP Conference Series : Materials Science and Engineering*. 2020. Vol. 828. 012006. <http://dx.doi.org/10.1088/1757-899X/828/1/012006>
- Handbook of research on globalized agricultural trade and new challenges for food security / ed. by V. Erokhin, T. Gao. IGI Global, 2019.
- Vorotyntseva T.M., Veselko A.A., Sorokin A.M., Imomnazarova K.S., Andreeva E.I. Efficiency of environmental management in agriculture // *Scientific and Technical Revolution: Yesterday, Today and Tomorrow* / ed. by E.G. Popkova, B.S. Sergi. Springer, Cham. Pp. 1346–1353. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-47945-9\\_146](https://doi.org/10.1007/978-3-030-47945-9_146)
- Vorotyntseva T., Levinskaya E., Skudalova T., Kudryavitskaya T., Nikulin, A. International trade and customs operations in digital era // *Digital Age : Traditions, Modernity and Innovations : Proceedings of the International Conference (ICDATMI 2020)*. 2020. Vol. 489. Pp. 40–44. <https://doi.org/10.2991/assehr.k.201212.010>
- Vorotyntseva T., Nemirova G., Vinichenko A. Problems of application of digital technologies in international trade // *New Silk Road: Business Cooperation and Prospective of Economic Development – 2019 (NSRBCPED 2019)*. Atlantis Press, 2020. Pp. 452–456. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.200324.085>
- Vorotyntseva T.M., Dmitrieva O.A., Rudakova E.V., Morkovkin D.E. Current issues of food security in Russia // *Advances in Economics, Business and Management Research : 2nd International Conference on Economy, Management and Entrepreneurship (ICOEME 2019)*. 2019. Vol. 85. Pp. 349–354. <https://doi.org/10.2991/icoeme-19.2019.65>

## References

- Afonin, D.N., Afonin, P.N., Paul-Marie, A.L., & Yargina, N.Yu. (2019). *Customs control during the transportation of dangerous goods by international transport*. Saint Petersburg. (In Russ.)
- Anisimov, V.G., Anisimov, E.G., Saurenko, T.N., & Sonkin, M.A. (2017). The model and the planning method of volume and variety assessment of innovative products in an industrial enterprise. *Journal of Physics: Conference Series*, 803, 012006. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/803/1/012006>
- Anisimov, V.G., Anisimov, E.G., Saurenko, T.N., & Zotova, E.A. (2019). Models of forecasting destructive influence risks for information processes in management systems. *Information and Control Systems*, 5(102), 18–23. (In Russ.)
- Anisimov, V.G., Zegzhda, P.D., Suprun, A.F., & Anisimov, E.G. (2018). The problem of innovative development of information security systems in the transport sector. *Automatic Control and Computer Sciences*, 52(8), 1105–1110. (In Russ.)
- Bhattacharai, K., & Conway, D. (2021). Impacts of economic growth, transportation, and tourism on the contemporary environment. *Advances in Asian Human-Environmental Research* (pp. 563–662). Springer. [http://dx.doi.org/10.1007/978-3-030-50168-6\\_7](http://dx.doi.org/10.1007/978-3-030-50168-6_7)
- Chupin, A.L., Chupina, Zh.S., Morozova, N.N., Vorotyntseva, T.M., & Levinskaya, E.V. (2020). Prediction model of the efficacy and the implementation time of transportation intelligent systems. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 828, 012006. <http://dx.doi.org/10.1088/1757-899X/828/1/012006>

- Chupin, A.L., Yurchenko, O.A., Lemesheva, Z.S., Pak, A.Y., & Khudzhatov, M.B. (2020). Development of logistical technologies in management of intellectual transport systems in the Russian Federation. *Lecture Notes in Networks and Systems*, 87, 778–784. (In Russ.)
- Erokhin, V., & Gao, T. (Eds.). (2019). *Handbook of research on globalized agricultural trade and new challenges for food security*. IGI Global.
- Gureev, P.M., Fayustov, A.A., & Prokhorova, I.S. (2021). On the issue of shadow recycling of electronic waste. *Ecology and Industry of Russia*, 25(4), 66–71. (In Russ.)
- Kazakova, N.A., & Kogdenko, V.G. (2021). Monitoring of the main parameters of environmental safety of industrial production. *Ecology and Industry of Russia*, 25(3), 60–65. (In Russ.)
- Pak, A.Yu. (2020). Foreign trade security and the system of its provision as a special element of the economic security of the state. *RUDN Journal of Economics*, 28(3), 597–607. (In Russ.) <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2020-28-3-597-607>
- Recycling of tires in Russia and the world. (2018). *Solid Household Waste*, (6), 34–36. (In Russ.)
- Sorokin, M.A., & Sorokin, A.M. (2019). Creating conditions for price competition with employment of risk management system in customs control of goods containing intellectual property objects. *Smart Innovation, Systems and Technologies*, 139, 331–339. (In Russ.)
- Sushko, V.A., Bukhtiyarova, I.N., & Zubova, O.G. (2018). Ecology as a factor in the formation of the quality of life: Methodology of sociological analysis. *Ecology and Industry of Russia*, 22(2), 58–63. (In Russ.)
- Timoshenko, N.A., & Egunov, A.A. (2021). Cooperation in the field of combating cross-border crime within the framework of the Eurasian Economic Union. *Bulletin of the Donetsk National University. Series: Legal Sciences*, (1), 34–36. (In Russ.)
- Vorotyntseva, T.M., Veselko, A.A., Sorokin, A.M., Imomnazarova, K.S., & Andreeva, E.I. (2020). Efficiency of environmental management in agriculture. In Elena G. Popkova, Bruno S. Sergi (Eds.), *Scientific and Technical Revolution: Yesterday, Today and Tomorrow* (pp. 1346–1353). Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-47945-9\\_146](https://doi.org/10.1007/978-3-030-47945-9_146)
- Vorotyntseva, T., Levinskaya, E., Skudalova, T., Kudryavitskaya, T., & Nikulin, A. (2020). International trade and customs operations in digital era. *Digital Age: Traditions, Modernity and Innovations: Proceedings of the International Conference (ICDATMI 2020)*, 489, 40–44. <https://doi.org/10.2991/assehr.k.201212.010>
- Vorotyntseva, T., Nemirova, G., & Vinichenko, A. (2020). Problems of application of digital technologies in international trade. *New Silk Road: Business Cooperation and Prospective of Economic Development – 2019 (NSRBCPED 2019)* (pp. 452–456). <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.200324.085>
- Vorotyntseva, T.M. (2017). Analysis of export control problems. *Marketing and Logistics*, 2(10), 131–139. (In Russ.)
- Vorotyntseva, T.M. (2017). Problematic issues of technical regulation in the EAEU. *Marketing and Logistics*, 4(12), 16–26. (In Russ.)
- Vorotyntseva, T.M. (2021). On the problems of transboundary movement of hazardous waste. *Customs Regulation. Customs Control*, (3), 18–28. (In Russ.)
- Vorotyntseva, T.M., & Evdokimova, O.V. (2018). Problematic aspects of the movement of military products across the state border of the Russian Federation. *Economic Strategies of the EAEU: Problems and Innovations: a Collection of Materials of the All-Russian Scientific and Practical Conference (Moscow, RUDN University, April 11, 2018)* (pp. 39–49). Moscow: RUDN University. (In Russ.)
- Vorotyntseva, T.M., & Novikov, V.E. (2018). Problems of regulating the safety of the Russian food market. *The Economy of Agriculture in Russia*, (12), 17–22. (In Russ.) <http://dx.doi.org/10.32651/2070-0288-2018-12-17-22>
- Vorotyntseva, T.M., & Saurenko, T.N. (2018). Institutional framework of trade in goods in the EAEU. (In Russ.) *RUDN Journal of Economics*, 26(1), 38–46. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2018-26-1-38-46>



- Vorotyntseva, T.M., Dmitrieva, O.A., Rudakova, E.V., & Morkovkin, D.E. (2019). Current issues of food security in Russia. *Advances in Economics, Business and Management Research: 2nd International Conference on Economy, Management and Entrepreneurship (ICOEME 2019)*, 85, 349–354. <https://doi.org/10.2991/icoeme-19.2019.65>
- Zhukova, Yu.M., Nikulina, S.N., Yakovleva, O.V., & Cherikanova, E.A. (2020). Analysis of the main trends in the development of the waste management system in Russia: Problems and prospects. *Ecology and Industry of Russia*, 24(8), 66–71. (In Russ.)

### Сведения об авторе / Bio note

*Воротынцева Татьяна Михайловна*, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры таможенного дела, Российский университет дружбы народов; доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля, Российская таможенная академия. eLIBRARY SPIN-код: 5729-6656, Scopus ID: 57201443353. E-mail: mstata67@list.ru

*Tatiana M. Vorotyntseva*, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Customs, Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University); Associate Professor of the Department of Customs Operations and Customs Control, Russian Customs Academy. eLIBRARY SPIN-code: 5729-6656, Scopus ID: 57201443353. E-mail: mstata67@list.ru