



УДК 339

ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УЧАСТНИКОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Я. Я. Эглит, Ю. А. Соломатина, М. А. Шаповалова

Государственный университет морского и речного флота им. адм. С.О. Макарова
Санкт-Петербургский им. В. Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии

Статья посвящена особенностям взаимодействия таможенной службы Российской Федерации с бизнес-сообществом, что является одним из ключевых направлений, закрепленных в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 г. Взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности с таможенными органами Российской Федерации является объективно необходимым механизмом, направленным на обеспечение полноты и своевременности взимания таможенных и налоговых платежей, снижение расходов для бизнеса, которые связаны с проведением отдельных форм таможенного контроля, временным хранением товаров и простоем транспортных средств на таможенной границе. Актуальность статьи обоснована наличием проблемных вопросов взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности с таможенными органами Российской Федерации и предложенными авторами практическими решениями.

Ключевые слова: таможенные органы, таможенный контроль, внешнеэкономическая деятельность, таможенное регулирование.

Для цитирования:

Эглит Я. Я., Шаповалова М. А., Соломатина Ю. А. Взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности с таможенными органами российской федерации // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №2(24), ISSN 2007-5678. – СПб.: ГУАП., 2020 – с. 85-93. РИНЦ.

INTERACTIONS OF PARTICIPANTS OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY WITH THE CUSTOMS BODIES OF THE RUSSIAN FEDERATION

Y. J. Eglit, Yu. A. Solomatina, M. A. Shapovalova

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy

The article is devoted to the specifics of interaction between the customs service of the Russian Federation and the business community, which is one of the key areas enshrined in the Strategy for the development of the customs service of the Russian Federation until 2020. The interaction of participants in foreign economic activity with the customs authorities of the Russian Federation is an objectively necessary mechanism aimed at ensuring completeness and timely collection of customs and tax payments, reducing costs for businesses that are related to I eat certain forms of customs control, temporary storage of goods and downtime of vehicles at the customs border. The relevance of the article is justified by the presence of problematic issues in the interaction of participants in foreign economic activity with the customs authorities of the Russian Federation and the practical solutions proposed by the authors.

Key words: customs, customs control, foreign economic activity, customs regulation.

For citation:

Eglit Y. Y., Shapovalova M. A., Solomatina Yu. A. Interactions of participants of foreign economic activity with the customs bodies of the Russian Federation // System analysis and logistics.: №2(24), ISSN 2007-5687. – Russia, Saint-Petersburg.: SUAI., 2020 – p. 85-93.

Введение

В современных условиях развитие внешнеэкономической деятельности является приоритетным направлением внешней политики любого государства. Повышение взаимозависимости национальных экономик, активизация интеграционных процессов ведет к необходимости использования глобального подхода к ведению бизнеса. Сотрудничество таможенной службы с участниками ВЭД является общепризнанной мировой практикой, отраженной



в Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киото, 1973), которая требует, чтобы отношения между ними носили постоянный официальный характер.

Обсуждение

Всемирной таможенной организацией в 2005 г. были приняты Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли. Одним из их принципов устанавливается взаимодействие таможенных органов и участников ВЭД. Данный принцип способствует созданию партнерских отношений между государством и бизнес сообществом.

На наднациональном уровне Евразийского экономического союза для взаимодействия с бизнес-сообществом и учета интересов бизнеса при принятии решений Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК) в декабре 2012 года создан Консультативный совет по взаимодействию Евразийской экономической комиссии и белорусско-казахстанско-российского бизнес-сообщества, к которому со временем присоединились Армения и Киргизия.

Особое внимание уделяется «Меморандум о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Белорусско-Казахстанско-Российским Бизнес-диалогом» от 15 июня 2012 года, который определяет основные принципы и направления взаимодействия указанных субъектов. Стоит отметить что во исполнение данного Меморандума был создан Консультативный совет.

Взаимодействие таможенных органов и участников ВЭД на национальном уровне осуществляется в двух формах:

- Экспертно-консультативный совет по таможенной политике при ФТС России;
- Рабочая группа «Совершенствование таможенных процедур» Консультативного совета по иностранным инвестициям в России, которая действует на основании Постановления Правительства РФ от 30 декабря 2009 г. № 1141 «О Консультативном совете по иностранным инвестициям в России».

Также на осуществление взаимодействия влияет стадия транспортировки грузов, этап совершения таможенных операций. Направления и вопросы взаимодействия представлены на рисунке 1. Взаимодействие таможенных органов и участников ВЭД осуществляется с применением информационных технологий, использование которых позволяет снизить издержки, а также избежать чрезмерного влияния субъективных факторов, исключить коррупционную составляющую [5].

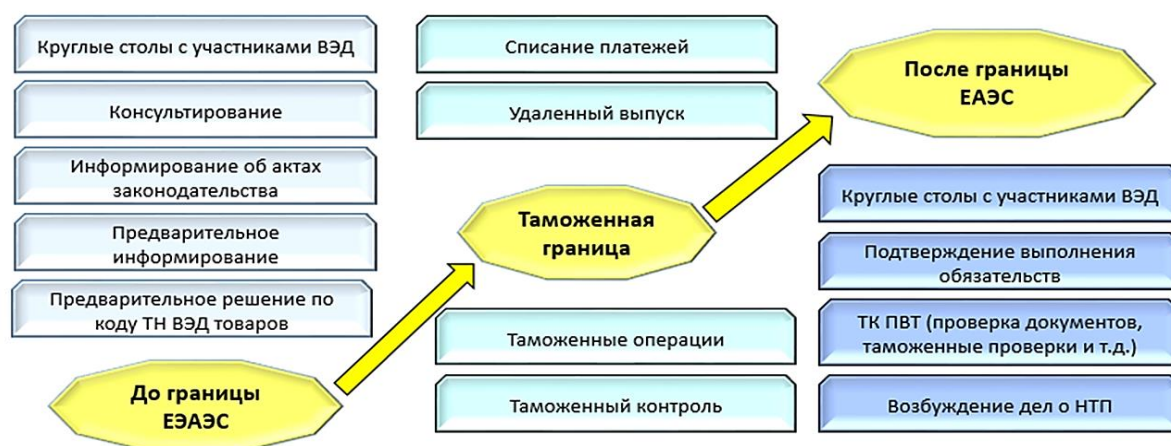


Рис. 1. Взаимодействие таможенных органов стран-участниц ЕАЭС и участников ВЭД при перевозке грузов



Представленный механизм взаимодействия двух структур способствует количественному снижению совершаемых правонарушений, которые возникают в практической деятельности участников ВЭД с ФТС, причиной которых в подавляющем числе случаев выступает незнание, либо неверное толкование правовых норм.

Существенным шагом для упрощения таможенных процедур и либерализации внешней торговли стало повсеместное расширение практики применения механизмов обязательного предварительного информирования и электронного декларирования. Данное направление включено в Стратегию развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 г. и План мероприятий «Совершенствование таможенного администрирования» [3]. Заблаговременное представление информации о транспортном средстве международной перевозки и перемещаемых им товарах в таможенный орган в электронной форме для проверки и анализа данной информации в целях ее последующего использования при осуществлении таможенных операций составляет сущность технологии ПИ.

Основной задачей декларирования является юридическое оформление товаров в пункте пропуска и достижение целей таможенного администрирования, а также обеспечение таможенных органов необходимой информацией (в том числе полученной в ходе предварительного информирования) о товарах для проверки соответствия заявляемых сведений фактическим данным, осуществляемой на всех стадиях таможенного оформления и контроля. Благодаря взаимодействию данных технологий происходит сокращение времени, в течение которого товары находятся в зоне таможенного контроля, что в свою очередь снижает издержки участников внешнеэкономической деятельности.

Алгоритм осуществления таможенного оформления товаров и транспортных средств на основе полученной предварительной информации выполняется на основании Инструкции об особенностях совершения ДЛТО отдельных таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, с использованием предварительной информации [1].

В качестве примера предлагается рассмотрение процесса передачи данных в таможенную для автомобильного транспорта, который, как показано на рисунке 2, состоит из 9 этапов.

Начинается он с сообщения транспортной компанией или отправителем груза заинтересованному лицу информации о транспортном средстве, которое будет осуществлять доставку товаров.

Далее лицо заполняет документ предварительного информирования и с помощью портала электронного представления сведений ФТС России отправляет его на сервер Центрального информационно-технического таможенного управления (ЦИТТУ) ФТС. Перечень передаваемых сведений определяется соответствующими решениями Решении ЕЭК и зависит от вида таможенной процедуры.

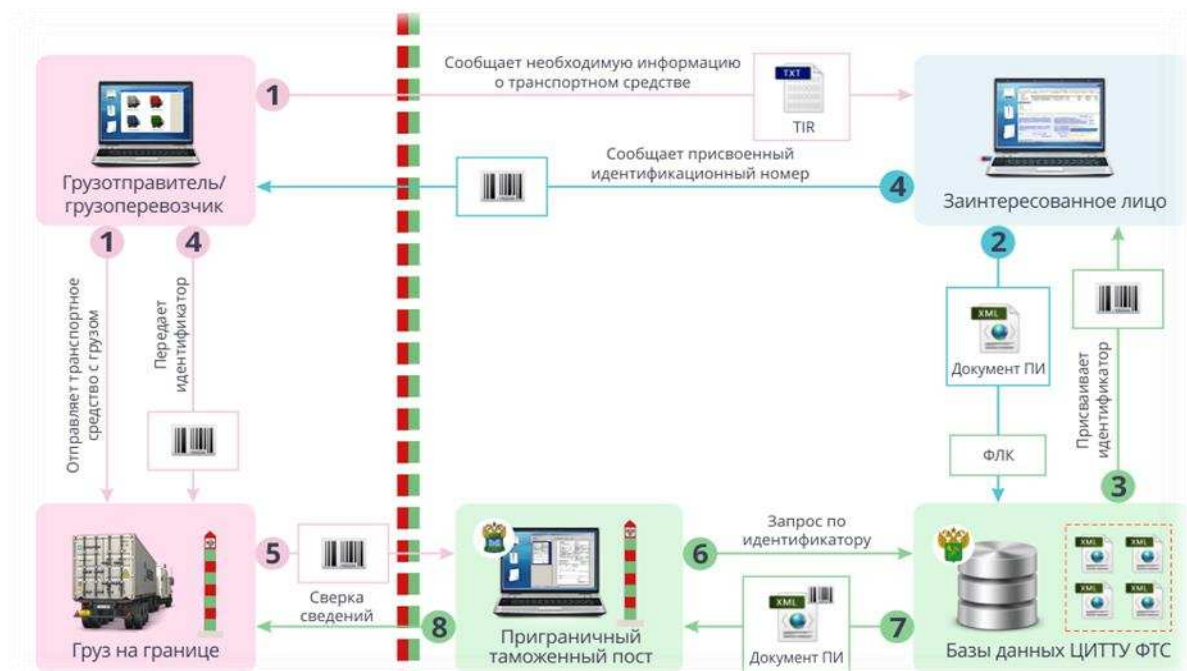


Рис. 2. Алгоритм технологии предварительного информирования для товаров, перемещаемых автомобильным транспортом

Представленные сведения принимаются и обрабатываются на Сервере. Одновременно с этим проводится форматно-логический контроль и анализируется информация с помощью системы управления рисками (далее – СУР) не позднее 2 часов с момента получения предварительной информации. После чего документу присваивается идентификационный номер в виде штрих-кода, который передается заинтересованному лицу.

Данная информация сообщается грузоотправителю, а затем и водителю с целью предъявления ДЛТО на приграничном таможенном посту (в распечатанном виде или сохраненным изображением).

Если же электронная форма необходимого документа отправляется в систему ПИ Беларуси, то все дальнейшие операции осуществляются с помощью уникального идентификационного номера перевозки (УИНП), который может сообщаться водителю по электронной почте, телефону или в виде SMS-сообщения. Важно понимать, что формирование штрих-кода при этом не производится и сам документ распечатывать не нужно. Иногда могут возникать ситуации, когда ПИ отсутствует, но и в этом случае в соответствии с п. 6 Решения КТС № 899 ее можно представить в информационную систему таможенных органов не позднее ближайших 2 часов с помощью оборудованных рабочих мест (с доступом к Интернету и Порталу ФТС) на российском автомобильном пункте пропуска. В момент прибытия груза на границу штрих-код предъявляется ДЛТО для последующего направления запроса в ЦИТТУ ФТС России. Если товар перевозится по процедуре транзита с использованием книжки МДП, то ее необходимо предъявить вместо штрих-кода. Должностное лицо автоматически посылает запрос о товаре в базу данных, используя считывание штрихового кода сканером в штатной системе таможенного оформления и таможенного контроля. Ответ с сервера ЦИТТУ ФТС, работающего в автоматическом режиме, загружается в соответствующие разделы штатных программных средств таможенного поста в пункте пропуска.

На основе имеющейся информации таможенный инспектор осуществляет таможенное оформление и контроль, включая сопоставление предварительной информации с данными, которые содержатся в коммерческих и транспортных документах. При наличии случаев расхождения сведений в данных документах может быть принято решение о применении отдельных форм таможенного контроля.



Не позднее двух часов с момента регистрации транзитной декларации (если риск несоблюдения требований таможенного законодательства отсутствует) таможенный орган принимает решение о выпуске данных товаров в соответствии с процедурой таможенного транзита. Если имеет место внутренний таможенный транзит, то разрешение на его осуществление перевозчик может получить не позднее 15 минут со времени приема документов.

Кроме того, на основании Решения ЕЭК №196 предварительное информирование для железнодорожного транспорта предусматривает двухуровневую систему подачи ПИ, которая отражена на рисунке 3.

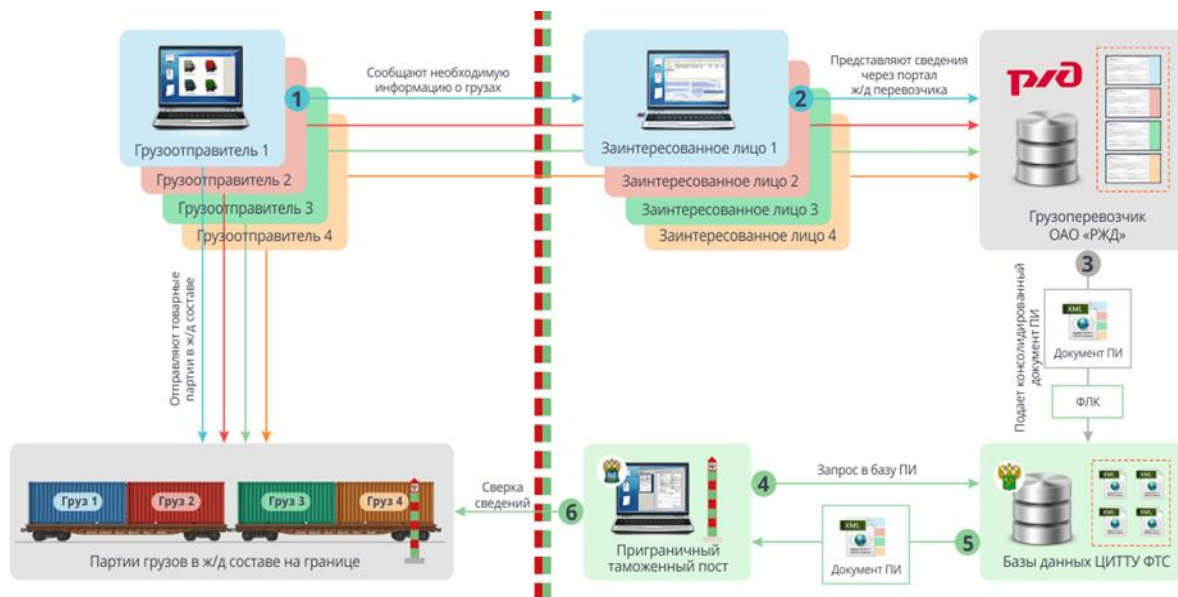


Рис. 3. Алгоритм технологии предварительного информирования для товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом

Оно быстро показало высокую результативность: доля сообщений о прибытии товаров с применением данной технологии по Дальневосточному таможенному управлению составляла 29,3% на 1 января, а уже 1 сентября равнялась 96,1 %. Такой ускоренный рост привел к сокращению времени декларирования товаров в железнодорожных пунктах пропуска на 15–20% [6].

Приказом ФТС России от 17.10.2013 г. № 1761 были заложены основы процедуры электронного декларирования, которая предполагает совершение следующих операций:

Подготовка пакета электронных документов и электронной декларации на товары (далее – ЭДТ). Особое внимание при переводе комплекта документов в XML-формат надо уделить особенностям и ограничениям, которые накладываются требованиями актуальной версии Альбома форматов электронных документов.

Предварительное размещение пакета электронных документов в электронном архиве документов декларанта (далее – ЭАДД), функционирующем на уровне ЦИТТУ ФТС, которые участник ВЭД может использовать на различных этапах таможенного оформления. Каждому документу соответствует уникальный идентификатор, который передается декларанту при успешном размещении документов.

Открытие процедуры декларирования и предоставление ЭДТ в Единую автоматизированную информационную систему таможенных органов (далее – ЕАИС ТО) с направлением в таможенный орган декларирования [4].

Взаимодействие декларанта с таможенными органами в режиме реального времени: отслеживание поступающих уведомлений, представление ответов на запросы таможни в случае необходимости и так далее, что наиболее точно отражено на рисунке 4.

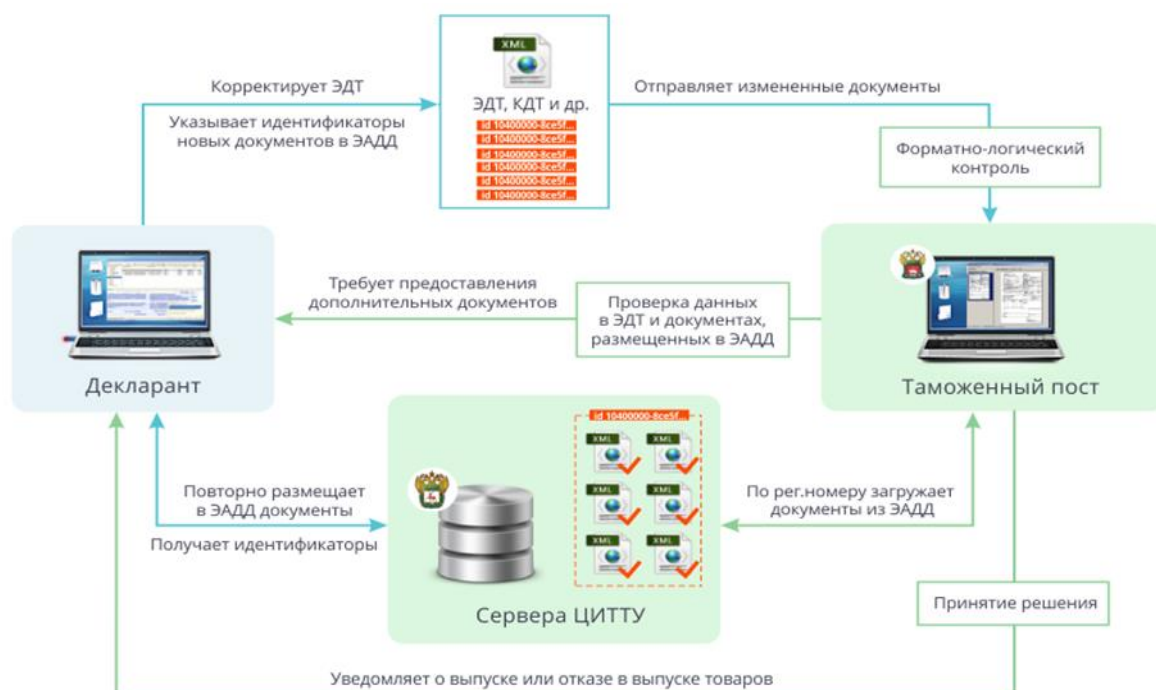


Рис. 4. Схема интерактивного ЭД-обмена с таможенными органами

В 2018 году дан старт масштабной реформе таможенных органов: созданы первые электронные таможни, запущены центры электронного декларирования. Сегодня в них оформляется порядка 50% декларационного массива. Как видно из рисунка 5, на 2019 год запланировано открытие Сибирской и Авиационной электронных таможен, продолжится концентрация деклараций в центре электронного декларирования (далее – ЦЭД) Московской областной, Акцизной, Балтийской таможен. К концу 2019 года планируется запустить ЦЭД Центральной энергетической таможни. В итоге реформы на территории Российской Федерации будет создана единая сеть электронных таможен, заработает 16 центров электронного декларирования: 8 региональных, 7 специализированных и 1 таможня авиационного узла. В них будет сконцентрировано 97% декларационного массива страны. При этом сохраняются и будут модернизированы места фактического контроля.



Рис. 5. График открытия центров электронного декларирования

Таким образом, условно все аспекты взаимодействия участников ВЭД с системой таможенных органов РФ можно представить в виде двух основных направлений: регистрационные процедуры, а также предоставление информационных услуг и ведение реестров для осуществления деятельности в сфере таможенного дела. Наиболее многочисленными являются ТРОИС, реестры владельцев СВХ и таможенных представителей, для которого доля лиц, включаемых в электронной форме за 2018 г. выросла до 39,1% [4].

Рассматривая зарубежный опыт, можно заключить внедрение в практику ВЭД концепции «единого окна» позволяет существенным образом упростить перемещение товаров и транспортных средств через таможенные границы без снижения уровня таможенного контроля за счет консолидации организационных и финансовых ресурсов.

Использование сервисов информационных систем, реализующих концепцию «единого окна», может предусматривать финансирование: за счет регулярных взносов (абонентской платы) участников [2]; за счет оплаты транзакций, совершаемых в информационной системе; за счет оплаты услуг, совершаемых при регистрации участников ВЭД в качестве пользователей «единого окна»; за счет средств, выделяемых из государственных бюджетов или сбора таможенных платежей.

Такие технологии информационного взаимодействия таможенных органов Российской Федерации с участниками ВЭД, как ПИ и электронное декларирование являются неотъемлемой составляющей в реализации современной таможенной политики и выступают не взаимозаменяемыми технологиями, а взаимодополняющими.

Особенности их взаимодействия заключаются в том, что для каждого вида транспорта в ЕАЭС устанавливается свой объем сведений, обязательных к предоставлению участниками ВЭД, и срок заблаговременного уведомления таможенных органов, что в свою очередь конкретизирует время начала процедуры декларирования [9]. Вместе с ПИ существует возможность представления участниками ВЭД данных для последующего помещения товаров под определенную таможенную процедуру или для совершения отдельных таможенных операций. Также в качестве ПИ участники ВЭД могут заявлять сведения, содержащиеся в предварительной таможенной декларации в



электронном виде. Кроме того, на этапе предварительного информирования решается вопрос о необходимости участия иных контролирующих государственных органов и принятия мер по минимизации рисков при оформлении товаров таможенными органами в пункте пропуска.

Выводы

Проблемные вопросы взаимодействия бизнес-структур и таможенных органов, связанные с технологией электронного декларирования, заключаются в противоречии законодательства в ст. 104 ТК ЕАЭС (закрепление случаев подачи ДТ в бумажном виде) при стремлении к 100 % электронному декларированию товаров, необходимости формализации комплекта исходных документов для его загрузки в ЭАДД, нечетком обосновании отказа в регистрации ЭДТ, а также наличии технических проблем.

Предложением по совершенствованию взаимодействия таможни и бизнес-структур является расширение штата смены ЦЭД с усилением специализации, в основу которой можно положить ТН ВЭД ЕАЭС, а именно градацию по разделам.

Видится актуальным введение упрощений для такого участника ВЭД, как таможенный представитель, в процессе совершения таможенных операций (на основе упрощений для УЭО). Основу механизма предлагаемой модели составляет прямая зависимость между сроком добросовестного функционирования (более 2-х, 4-х или 5-ти лет) и количеством упрощений (разделяемых на категории). Учитывая практику предоставления финансовых гарантий для УЭО, можно предложить аналогичную обратную зависимость между суммой обеспечения таможенных платежей и сроком нахождения в Реестре таможенных представителей.

Повысить эффективность взаимодействия таможни и бизнеса возможно с помощью включения в риск-категорирование нового критерия: доля контрагентов с низким уровнем налогового риска, и включение его в группу критериев для низкого уровня риска. Для учета сведений о контрагентах целесообразно развивать национальную систему прослеживаемости товаров на территории РФ, применяя методы криптографической защиты информации, в том числе на основе технологии блокчейн (blockchain).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Соломатина Ю.А.* Таможенное оформление перевозок грузов. Учебное пособие, Санкт-Петербург, ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2018.
2. *Веселкова Е.Е.* Правовой статус субъектов внешнеэкономической деятельности // Законодательство и экономика. 2016. № 4. С. 10.
3. *Григорьев В.М.* Динамика грузоперевозок в России // Бюллетень социально-экономического кризиса в России. 2015. № 8. С. 8.
4. *Давыдова М.Д.* Информационно-технические возможности оптимизации таможенного администрирования // Научный журнал «Дискурс». 2017. № 2 (4). С. 141–152.
5. *Дробот Е.В., Коновалова Е.А.* Совершенствование электронного декларирования в таможенных органах Российской Федерации // Экономические отношения. 2018. № 2. С. 143–158.
6. *Жогличева В.В.* От электронного декларирования к электронной таможне // Материалы II Международной научно-практической конференции «Экономика и управление народным хозяйством: генезис, современное состояние и перспективы развития». В 2-х частях. 2018. С. 250–254.
7. *Илюхина С.С.* Анализ применения механизма «единого окна» в Западных странах // Вестник Университета. 2015. № 12. С. 80–83.
8. *Исаев М.* Движение товара проконтролируют // Таможенные новости. 2019. №2. С. 20.



9. *Лучина О.А.* Анализ использования информационных технологий в целях повышения результативности деятельности таможенных органов РФ // Актуальные вопросы развития таможенного дела. Материалы научно-практической конференции, 2017. № 5. С. 127–234.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Эглит Ян Янович –

профессор, д.т.н., заведующий кафедрой управления транспортными системами
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7
E-mail: eglit34@mail.ru

Соломатина Юлия Александровна –

ст. преподаватель кафедры УТС
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7
E-mail: jas@mail.ru

Шаповалова Мария Андреевна –

доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля
Санкт-Петербургский филиал им. В.Б. Бобкова Российской таможенной академии
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7
E-mail: mciveleva@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Eglit Yan Yanovich –

professor, PhD. tech. Sciences, head of the department of UTS
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia
E-mail: eglit34@mail.ru

Solomatina Yuliya Aleksandrovna –

senior lecture
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia
E-mail: jas@mail.ru

Shapovalova Maria Andreevna –

Associate Professor of the Department of Customs Operations and Customs Control
St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia
E-mail: mciveleva@mail.ru