

УДК 339.5

© Дмитриева Ольга Александровна

— кандидат экономических наук, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»,
Российский университет транспорта
davis6589@mail.ru

Рекомендации по совершенствованию применения таможенной процедуры таможенного транзита в Российской Федерации при перевозках товаров автомобильным транспортом

Аннотация. Транспортное обеспечение представляет собой систему технических, технологических, экономических, правовых и организационных элементов, находящихся во взаимосвязи. Технические элементы характеризуются учетом физико-химических свойств товаров, а также эксплуатационными параметрами транспортных средств. Технологические элементы транспортного обеспечения направлены на повышение качества транспортного обслуживания с минимизацией затрат. Экономические элементы заключаются в методах государственного регулирования внешнеэкономической деятельности. Правовые элементы представляют собой международные договоры и соглашения в сфере использования транспортных средств. Организационные элементы транспортного обеспечения состоят в информационном обеспечении транспортных процессов внешнеэкономической деятельности. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности осуществляется посредством использования определенных видов транспорта. Стоит отметить, что конкретный вид транспорта влияет на характер транспортного обеспечения, который определяется целесообразностью и эффективностью. Особенность автомобильного транспорта состоит в том, что он является одним из широко используемых и позволяет доставить товар по схеме «от двери до двери», т.е. от начального до конечного пункта без осуществления перегрузок.

В данной статье автор предпринял попытку отразить проблемы и рекомендации по совершенствованию применения таможенной процедуры таможенного транзита в Российской Федерации при перевозках товаров автомобильным транспортом. А также описал предпосылки внедрения единой компьютеризированной транзитной

системы (ЕКТС), принимая во внимание международный опыт и опыт такого интеграционного объединения, как Евразийский экономический союз. Автор проанализировал зарубежный опыт применения процедуры таможенного транзита с учетом автоматизированных систем.

Ключевые слова: транспорт; таможенные органы; таможенный транзит; Евразийский экономический союз; экономика.

© Olga Al. Dmitrieva

— Candidate of Economic Sciences, associate professor
of the department of customs law and organization
of the customs affairs, Law Institute
of the Russian University of Transport

Recommendations on the improvement of the customs transit procedure application in the Russian Federation during road freight transportation

Abstract. Transport support is a system of technical, technological, economic, legal and organizational elements that are interrelated. Technical elements are characterized by physical and chemical properties of goods, as well as operational parameters of vehicles. Technological elements of transport support are aimed to improve the quality of transport services while minimizing costs. Economic elements are in the methods of state regulation of foreign economic activity. The legal elements are international treaties and agreements on the use of vehicles. Organizational elements of transport support comprise information support of transport processes of foreign economic activity. Transport support of foreign economic activity is carried out through the use of certain types of transport. It is worth noting that the specific mode of transport affects the nature of transport support, which is determined by expediency and efficiency. The peculiarity of road transport is that it is one of the widely used and it allows delivering goods according to the “door-to-door” scheme, i.e. from the departure place to the destination place without loading. In the article the author has attempted to reflect the problems and recommendations to improve the customs transit procedure application in the Russian Federation during road freight transportation. It has been also described the prerequisites to implement a unified computerized transit system (ECTS), taking into account international experience and the experience of the Eurasian Economic Union. The author has analyzed foreign experience in the customs transit procedure with the automated systems.

Keywords: transport; the Customs; customs transit; the Eurasian Economic Union; economy.

Транзитные возможности и региона, и страны в целом определяются действующими правилами игры, т.е. законодательными и нормативными актами. Причем для законодательной базы транзитных операций очень важна гармонизация с международными нормами, при этом необходимо учитывать, что Россия входит в Евразийский экономический союз (далее — ЕАЭС).

Одним из главных вопросов таможенного администрирования является таможенный транзит и возникающие при его применении проблемы, пути его совершенствования, а соответственно, развитие транзитного потенциала всего ЕАЭС. Показателем качества транзитной системы можно считать высокую степень гарантии доставки товаров в место назначения, при том что сама система гарантий не обременительна для перевозчиков.

Направления дальнейшего развития транзита зависят не только от правовой деятельности ФТС России, но и от позиций государств — членов ЕАЭС, от того, какой вариант будет наиболее приемлем и создаст благоприятные условия для осуществления транзитных перевозок по территории ЕАЭС. Нормативное закрепление результатов такого развития возможно в рамках либо модернизации уже существующего таможенного законодательства, либо путем присоединения к уже действующим международным договорам, что предполагает проведение ФТС России комплексной работы совместно с бизнес-сообществом и выработку единой и согласованной позиции.

Признавая важность и востребованность таможенной процедуры таможенного транзита (далее — ТПТТ), перед ФТС России стоит задача модернизировать механизм таможенного контроля и регулирования транзита товаров, обеспечивающего достоверность контроля, соответствующего требованиям к его простоте, прозрачности и гибкости применения.

Поэтому в решении поставленных проблем будет полезен опыт иностранных государств и объединений, а также накопившаяся в государствах — членах ЕАЭС практика в области таможенного транзита.

Суть подхода будет заключаться в создании единой компьютеризированной транзитной системы (далее — ЕКТС) ЕАЭС, аналогичной транзитной системе Европейского Союза (далее — ЕС), развиваемой одновременно с единой системой гарантий, с последующей интеграцией (сопряжением) этих двух систем при обоюдной заинтересованности.

ЕС реализовал единую систему таможенного транзита товаров, так называемую NCTS (*New Computerised Transit SystemSumA*), послужившую ускорению и упрощению перемещения товаров во взаимной и внешней торговле с ЕС. ФТС России необходимо разработать и ввести локальную таможенную систему, охватывающую все таможенные процедуры, что отмечено в Стратегии развития таможенной службы Российской

Федерации до 2020 года (распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575-р).

Информационное взаимодействие таможенных органов при контроле за транзитными перевозками по территории ЕАЭС на данном этапе обеспечивается путем использования национальных программных средств контроля таможенного транзита (в ФТС России — автоматизированная система контроля таможенного транзита (далее — АСКТТ-2)), подсистема контроля общих процессов (далее — ПКОП), одновременно функционирующая в ФТС России (Центральное информационно-техническое таможенное управление (далее — ЦИТТУ)), в ГТК Республики Беларусь (Минская центральная таможня) и в Представительстве таможенной службы Российской Федерации при таможенной службе Республики Казахстан, а также интегрированная информационная система ЕАЭС, функционирующая в Евразийской экономической комиссии (далее — ЕЭК) для взаимодействия с национальными транзитными системами Республики Армения и Кыргызской Республики).

ЕКТС ЕАЭС сможет значительно упростить осуществление соответствующих операций. При этом система может обеспечить согласованные действия таможенных органов и других органов исполнительной власти. То есть она должна обеспечивать не только упрощение формальностей и увеличение эффективности таможенного контроля, но также иметь управленческое (административное) значение, повышая эффективность управления таможенными органами со стороны ФТС России.

ЕКТС ЕАЭС должна включать в свой состав:

1) подсистему формирования банка данных, охватывающую информацию о подлинных, утерянных, украденных и фальшивых таможенных печатях и пломбах, оформленных уведомлениях о перевозке груза и поручительских свидетельствах;

2) подсистему предупреждения, позволяющую передавать сведения о перевозке товара, а также товара с повышенным риском контрабандных действий от таможни пункта отправления на таможенные транзитные пункты и таможню пункта назначения;

3) подсистему обозначения и кодирования товаров;

4) подсистему формирования и передачи данных в формате единого административного извещения;

5) подсистему регистрации перевозки (номер перевозки MRN — *Movement Reference Number*). Одноразовый номер MRN будет способствовать ускорению идентификации данных на перегрузку груза на всех этапах транспортировки;

6) подсистему информационного взаимодействия контролирующих органов.

На сегодня данная система контроля зарекомендовала себя как самый

современный, быстрый и надежный способ контроля перемещения товаров через территории третьих стран.

При построении ЕКТС ЕАЭС, функционирующей с использованием технических средств и сопряжением информационных систем государств — членов ЕАЭС, необходимо исходить из следующих принципов:

1) основу информационного взаимодействия таможенных служб государств — членов ЕАЭС при транзите товаров должен составлять обмен юридически значимыми электронными документами (преимущественно в формализованном виде). Это позволит оптимизировать процесс совершения таможенных операций за счет обеспечения возможности более глубокой автоматизации процессов таможенного декларирования и таможенного контроля, возможности заблаговременного принятия решений в рамках системы управления рисками и окажет положительное влияние на развитие транзитного потенциала ЕАЭС в целом;

2) использование при контроле за транзитом товаров информационных технологий с применением технологических устройств, функционирующих на основе систем спутникового позиционирования (навигационных пломб), на всем протяжении перевозки от места ввоза на таможенную территорию ЕАЭС до их выгрузки на складе получателя;

3) принцип единообразного применения обеспечительных мер при транзите товаров, предусматривающий выработку и применение единых подходов, условий и правил применения обеспечения финансовых гарантий;

4) принцип однократности представления документов и сведений таможенному органу. Реализация данного принципа позволит обеспечить возможность использования предварительной информации, подаваемой в виде электронного документа, в качестве электронной транзитной декларации при перевозке товаров и далее на иных этапах таможенного контроля и таможенного декларирования после прибытия товаров в место доставки;

5) принцип «единой статусной модели транзитных операций», содержащей описание бизнес-процессов, информационных потоков, перечни сведений, подлежащих обмену между таможенными службами. Данный принцип предполагает определение «свода правил», предусматривающих использование единого информационного пространства, единых подходов при применении системы финансовых гарантий, а также возможность обеспечения «прозрачности» транзита товаров по территории ЕАЭС, включая возможность мониторинга перемещения транзитных товаров, в отношении которых одним из государств-членов ЕАЭС применяются специальные экономические меры;

6) необходимость унификации законодательств государств — членов ЕАЭС в части привлечения к ответственности и/или применения мер к перевозчикам и иным лицам за нарушения, допущенные при перевозке товаров в соответствии с ТПТТ, в том числе за несоблюдение

установленных таможенными органами маршрутов перевозки. Данный принцип имеет своей целью исключение обстоятельств, при которых недобросовестные участники внешнеэкономической деятельности могут остаться безнаказанными в одном государстве — члене ЕАЭС, совершив правонарушение, связанное с перевозкой товаров, по территории другого;

7) реализация общих таможенных процессов при информационном взаимодействии таможенных служб государств — членов ЕАЭС, предусматривающих:

- обмен электронными документами и (или) сведениями в процессе контроля за транзитными перевозками товаров;

- обмен электронными сертификатами обеспечения и сведениями, необходимыми для взыскания причитающихся таможенных пошлин, налогов;

- обмен сведениями о применении навигационных пломб, в том числе об их активации/деактивации;

- обмен предварительной информацией, подаваемой в виде электронного документа;

- взаимодействие при отсутствии сведений о доставке товаров, либо при получении сведений об их недоставке.

Общие процессы являются важнейшим элементом функционирования единой системы транзита товаров на пространстве ЕАЭС и позволяют обеспечить единый подход при совершении таможенных операций, связанных с контролем транзитных перевозок товаров, соблюдение принципов такого контроля, оперативное выявление нарушений и принятие мер по недопущению нанесения ущерба бюджетам государств — членов ЕАЭС.

Внедрение компьютерных технологий в таможенное декларирование товаров является очевидным и неизбежным процессом. Причиной тому являются преимущества автоматизированной обработки информации:

- 1) высокая скорость обработки;

- 2) увеличение объемов выполняемой работы;

- 3) высокая надежность;

- 4) непрерывность машинного труда порождает стабильность работы, а значит, ускорение таможенного декларирования.

Поэтому перед ФТС России стоит задача разработать поэтапный переход к компьютеризированной системе. К числу первоначальных стадий такого перехода будет относиться разработка унифицированных таможенных документов.

Внедрение компьютеризированной системы в России необходимо для дальнейшего развития внешнеэкономической деятельности и взаимодействия с другими государствами и международными организациями (в частности, ЕС). Меры содействия перевозкам должны быть направлены на стандартизацию, согласование и упрощение политики в области транзита, а также соответствующих положений,

формальностей, процедур и документов и на решение вопросов организационного характера.

Для эффективного внедрения компьютеризованных систем в России необходимо законодательно закрепить статус электронного документа и его юридические свойства. Использование электронных сообщений должно регулироваться специальными процессуальными нормами, закрепляемыми в таможенном законодательстве. Компьютеризованные таможенные системы не должны ограничиваться только связями между национальными и иностранными таможенными органами. Они должны быть спроектированы таким образом, чтобы была возможность взаимодействия с иными органами и организациями (например, для получения сведений об уплате налогов, о нахождении товаров в розыске, о соответствии товаров санитарным требованиям).

Для сокращения времени простоя на пунктах пропуска и уменьшения очередей на границе ФТС России необходимо внедрить информационную систему — *GoSwift*, которая позволила бы вести контроль в области транзита и вносить коррективы в случае необходимости. Данная система действует уже на территории ЕС и весьма успешно. Система *GoSwift* пригодна для использования таможенной службой, но требует оптимизации для работы на территории ЕАЭС, а также создания технических регламентов и стандартов.

Для обеспечения прослеживаемости транзитных грузов, а также минимизации случаев их несанкционированного вскрытия, возможно, будет целесообразно рассмотреть внедрение электронных пломб, например, на базе технологии ГЛОНАСС. Электронная пломба представляет собой запирающее устройство и электронную начинку, в которой хранится вся необходимая информация об отправителе, получателе, маршруте движения, перевозимом грузе и др. Важная особенность электронной пломбы в том, что она дает возможность отследить движение груза по маршруту, используя GPS.

С помощью электронной пломбы будет возможно:

1) визуализировать с помощью загруженных в систему карт (Яндекс, Google) время пребывания транспортного средства с товарами в конкретной местности;

2) отследить скорость передвижения транспортного средства с товарами;

3) визуализировать причины, при которых была потеряна связь с пломбой с обозначением даты и времени, а также соответствующим описанием (потеря связи, вскрытие пломбы);

4) составить сводный отчет о нарушениях работы пломб за определенную дату времени;

5) установить время, дату, а также визуализировать местность, в которой была установлена пломба на транспортное средство (вагон).

Технология электронного пломбирования позволит в разы сократить

время доставки товаров, проверок на таможне, повысить безопасность на транспорте, внедрить электронный документооборот на международных перевозках. Это поможет исключить нарушения таможенного законодательства и человеческий фактор при проверках [1].

В качестве следующего примера направления для дальнейшего развития ТПТТ можно предложить ФТС России поддержать системы e-CMR и eTIR.

Система e-CMR регламентируется Дополнительным протоколом к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающейся электронной накладной e-CMR. Данную систему уже поддержали Европейская комиссия [2], а также Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных наций (ЕЭК ООН) [URL: <http://www.unecsc.org/>].

Система e-CMR предоставит ряд преимуществ:

1) финансовые (итоговая сумма транспортных расходов в 3—4 раза меньше, более быстрое оформление документов (так как нужно вводить меньше данных, не нужны бумажные экземпляры документов, не нужно отправлять по факсу/сканировать/отправлять по почте документы, не нужно хранить документы в архивах, и т.д.), более быстрое выставление счетов, а также меньше расхождений при доставке и приеме грузов);

2) прозрачность операций и отслеживаемость грузов (точность данных, контроль и мониторинг грузов, доступ к информации в реальном времени и возможность подтвердить получение и доставку грузов).

Кроме того, данная система будет способствовать сотрудничеству со службами, осуществляющими таможенное декларирование, а также сотрудничеству с другими службами, в частности, со службами, осуществляющими контроль перевозок и управление парком транспортных средств. Благодаря системе e-CMR увеличивается эффективность логистики (за счет увеличения экономической конкурентоспособности стран и сторон), повышается безопасность дорожного движения (например, посредством присоединения e-CMR к системе eCall (автоматическая система экстренных вызовов для грузового транспорта)).

Система eTIR Международного союза автомобильного транспорта (далее — МСАТ) направлена на компьютеризацию процедуры МДП с дальнейшим повышением безопасности и эффективности системы МДП. Целью eTIR является сведение воедино преимуществ, предлагаемых уже существующими ИТ-инструментами и системами, компьютеризованными процессами в области логистики, перевозок, электронной Таможни (eCustoms) и других соответствующих процессов, чтобы сделать процедуру МДП более простой, взаимосвязанной и адаптированной к тенденциям современного таможенного декларирования и логистики [URL: <https://www.iru.org/>].

Для ФТС России данная система предоставит следующие

преимущества:

1) снижение объема работы с документами упрощает и ускоряет осуществление таможенного контроля. Возможность легкой интеграции с универсальными системами для оптимизации процедур;

2) системы МСАТ и ЕЭК ООН предлагают таможенным органам защищенные веб-сервисы для проверки действительности конкретной электронной гарантии и получения всех данных по перевозке eTIR;

3) сотрудники таможни имеют мгновенный доступ к данным МДП, предоставляемым всеми предыдущими таможенными пунктами, включая декларацию, принятую в таможенном пункте отправления, и номер пломбы. Электронный процесс обеспечивает большую безопасность, снижая риск мошенничества.

Участники внешнеэкономической деятельности также будут иметь преимущества:

1) отсутствие необходимости тратить время на поездку для получения бумажных книжек МДП. Держатель получает их в режиме «онлайн» по запросу и распечатывает («распечатанная дома» книжка МДП);

2) платежный механизм в режиме «онлайн» позволяет сэкономить деньги и является более экологичным, так как при его использовании держателю необязательно физически являться в ассоциацию;

3) «распечатанная дома» книжка МДП заполняется автоматически перед распечаткой перевозчиком, что значительно ускоряет процедуру и снижает риск ошибки;

4) «распечатанную дома» книжку МДП можно распечатать в любое время и дистанционно, можно отправить по электронной почте в формате «.pdf».

Вышеперечисленные предложения помогут ФТС России как ответственному органу за регулированием ТПТТ товаров, решить ряд проблем, связанных с несовершенством законодательной базы, информационных технологий и средств контроля в области транзита товаров как по территории ЕАЭС, так и через территории третьих стран, а также направленных на унификацию регулирования и облегчения условий транзита товаров.

Литература

1. Девятьяров Е. Грузы опечатывают электронными пломбами / Е. Девятьяров, А. Рамм // URL: <https://iz.ru/681845/evgenii-deviatiarov-aleksei-ramm/gruzy-oprechataiut-elektronnymi-plombami> (дата обращения: 19 февраля 2019 гю).
2. Tapkov, Philip. European transport commissioner wants digital cooperation» // URL: <https://automotivelogistics.media/news/european-transport-commissioner-wants-digital-cooperation> (дата обращения: 19 февраля 2019 г.).

References

1. Devyat'yarov Ye. Gruzy opechatayut elektronnyimi plombami [Cargoes shall be sealed with electronic seals]/ Ye. Devyat'yarov, A. Ramm // URL:

<https://iz.ru/681845/evgenii-deviatiarov-aleksei-ramm/gruzy-opechataiut-elektronnymi-plombami> (data obrashcheniya: 19 fevralya 2019 gyu).

2. Tapkov, Philip. European transport commissioner wants digital cooperation [European transport commissioner wants digital cooperation] // URL: <https://automotivelogistics.media/news/european-transport-commissioner-wants-digital-cooperation> (data obrashcheniya: 19 fevralya 2019 g.).