

I.A. Gokinaeva

CUSTOMS TECHNOLOGY OF ADVANCE NOTIFICATION: CURRENT STATUS AND PROBLEMS

Irina Gokinaeva – Senior Lecturer, the Department of Customs and Logistics, Saint-Petersburg ITMO University, PhD in Economics, St. Petersburg; **e-mail: gokinaeva_irina@mail.ru.**

The article deals with the use of advance notification technology by customs authorities within the North-West Customs Administration.

The author presents relevant normative legal acts which come into force on October 1, 2018 and provides a brief analysis of the use of the technology of advance notification by the customs authorities of the North-West customs administration with the focus on key challenges of the use of advance notification technology with regard to Maritime mode of transportation with possible ways of addressing the ones.

Keywords: *customs technologies; advance notification; e-customs; customs control; consolidated automated customs information system; software package (KPS) «Sea port Portal».*

И.А. Гокинаева

ТАМОЖЕННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ

Ирина Александровна Гокинаева – доцент кафедры таможенного дела и логистики ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики» (Университет ИТМО), кандидат экономических наук, г. Санкт-Петербург; **e-mail: gokinaeva_irina@mail.ru.**

В статье рассмотрены вопросы применения в таможенных органах Северо-Западного таможенного управления технологии предварительного информирования.

Автором приведены нормативно-правовые акты, вступающие в силу с 1 октября 2018 года, проводится краткий анализ применения технологии предварительного информирования в таможенных органах Северо-Западного таможенного управления, а также рассмотрены основные проблемы применения технологии предварительного информирования для морского вида транспорта и предложены пути их решения.

Ключевые слова: *таможенные технологии; предварительное информирование; электронная таможня; таможенный контроль; Единая автоматизированная информационная система таможенных органов; комплекс программных средств (КПС) «Портал Морской порт».*

В современных условиях глобализации и постоянного развития информационных технологий приоритетным направлением деятельности является внедрение новых программных средств в существующий порядок осуществления функционирования государственных органов, в том числе таможенных.

С целью формирования благоприят-

ных условий для ведения внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД) и повышения конкурентоспособности российской экономики таможенными органами (далее – ТО) осуществляются мероприятия по совершенствованию таможенного администрирования, внедрению новых перспективных технологий, таких как: технология электронного деклариро-

вания, технология удаленного выпуска товаров, технология автоматической регистрации декларации на товары, технология автоматического выпуска товаров, технология электронного декларирования таможенной процедуры таможенного транзита, технология предварительного информирования (далее – ПИ) и другие.

Данные технологии представляют собой взаимосвязанную совокупность нововведений и программных средств, направленных на совершенствование деятельности ТО и механизма их взаимодействия с участниками ВЭД. Несмотря на то, что появление каждой из них приходится на разные промежутки времени, на данный момент они представляют собой комплексную картину и новое поколение в работе ТО.

Внедрение перспективных таможенных технологий является одним из ключевых направлений развития таможенной службы. Цель внедрения таможенных технологий – ускорение и упрощение совершения таможенных операций, повышение эффективности таможенного контроля, а также снижение временных и финансовых издержек, связанных с осуществлением ВЭД.

Внедрение и дальнейшее развитие перспективных таможенных технологий способствует переходу на качественно новый этап осуществления таможенных операций и таможенного контроля – развитию «единого окна» и созданию к 2020 году электронной таможни.

Безусловно, институт ПИ является перспективным направлением развития таможенных и информационных технологий. Суть ПИ заключается в том, что участник ВЭД заблаговременно сообщает ТО информацию о декларируемом товаре, о времени и месте прибытия на таможенную территорию Евразийского экономического союза (далее – Союз).

Предварительная информация – сведения в электронном виде о товарах, предполагаемых к перемещению через таможенную границу Союза, транспортных средствах международной перевозки, перевозящих такие товары, времени и месте прибытия товаров и пассажиров на

таможенную территорию Союза [1].

Однако необходимо отметить, что эффективность ПИ возможна только в том случае, если оно используется не только ТО, но и остальными контролирующими органами, участвующими в оценке рисков перемещения товаров в цепочке поставок.

Таким образом, внедрение технологии ПИ о товарах, ввозимых на таможенную территорию Союза, имеет целью создать условия по сокращению времени проведения таможенных операций с товарами в местах их прибытия, повышения эффективности таможенного контроля путем принятия предварительных решений до прибытия таких товаров.

Первым нормативным правовым актом, регламентирующим основные положения о ПИ, является приказ ФТС России от 10.03.2006 г. № 192 «Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации». основополагающая идея данного документа заключалась в обеспечении единообразного подхода к формированию, передаче информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы и ее использовании ТО при осуществлении таможенных операций путем рассмотрения правовых, технологических и информационно-технических вопросов [2].

В Таможенном союзе впервые порядок совершения таможенных операций с использованием ПИ был установлен лишь в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу в ТО, расположенных в автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу РФ.

По данным Северо-Западного таможенного управления (СЗТУ) [3], в ТО в 2016 г. было сформировано 2 255 596 сообщений о прибытии товаров железнодорожным и автомобильным видами транспорта с использованием предварительной информации, в 2017 г. – 2 444 066 сообщений, что позволяет говорить об увеличении на 188 470 сообщений, и о том, что ПИ играет большую роль в совершении

таможенных операций и проведении таможенного контроля, так как еще до прибытия товара должностные лица ТО определяют при помощи системы управления риска (СУР) меры по минимизации рисков в отношении подпадающих под профиль риска товаров.

Количество сообщений с предварительной информацией о товарах, перемещаемых автомобильным транспортом, увеличилось с 2 210 578 сообщений до 2 428 923 сообщений, то есть абсолютный прирост в 2017 г. составил 218 345 сообщений. Вследствие предоставления предварительной информации о товарах с использованием сети «Интернет» технология ПИ является удобной для участников ВЭД, поэтому масштабы ее реализации растут с каждым годом (рис. 1).

Для воздушного вида транспорта обязательное ПИ было введено с 1 апреля 2017 г. Пулковская таможня является одной из крупнейших авиационных таможен СЗТУ. В Санкт-Петербурге это единственная авиационная таможня, на нее возложены задачи по совершению таможенных операций в отношении перемещаемого через таможенную границу стран Союза потока пассажиров, багажа, грузов и международных почтовых отправлений, а также воздушных судов (далее – ВС) и

членов экипажей.

На сегодняшний день как в Пулковской таможне, так и повсеместно в РФ в пограничных воздушных пунктах пропуска используется комплекс программных средств таможенного контроля КПС «АвиаПП», входящий в состав автоматизированной системы таможенного оформления и таможенного контроля в пограничных пунктах пропуска ТО в месте прибытия (АС «ПП»).

С 01.04.2017 г. по 31.12.2017 г. общее количество оформленных ВС с грузом в Пулковской таможне составило 5 745, из которых 5 633 (98%) было оформлено с ПИ (рис. 2).

В теории технология ПИ простая, понятная, никаких проблем с её внедрением возникнуть не должно было, однако на практике пришлось столкнуться с тем, что при перемещении товаров воздушным транспортом применение данной технологии теряет смысл, так как фактически перелёт занимает меньшее время, чем формирование и отправка сообщения о перемещаемых товарах.

Основными факторами, затрудняющими применение ПИ для ВС в полном объеме, является:

- полное или частичное непредоставление авиаперевозчиком предварительной

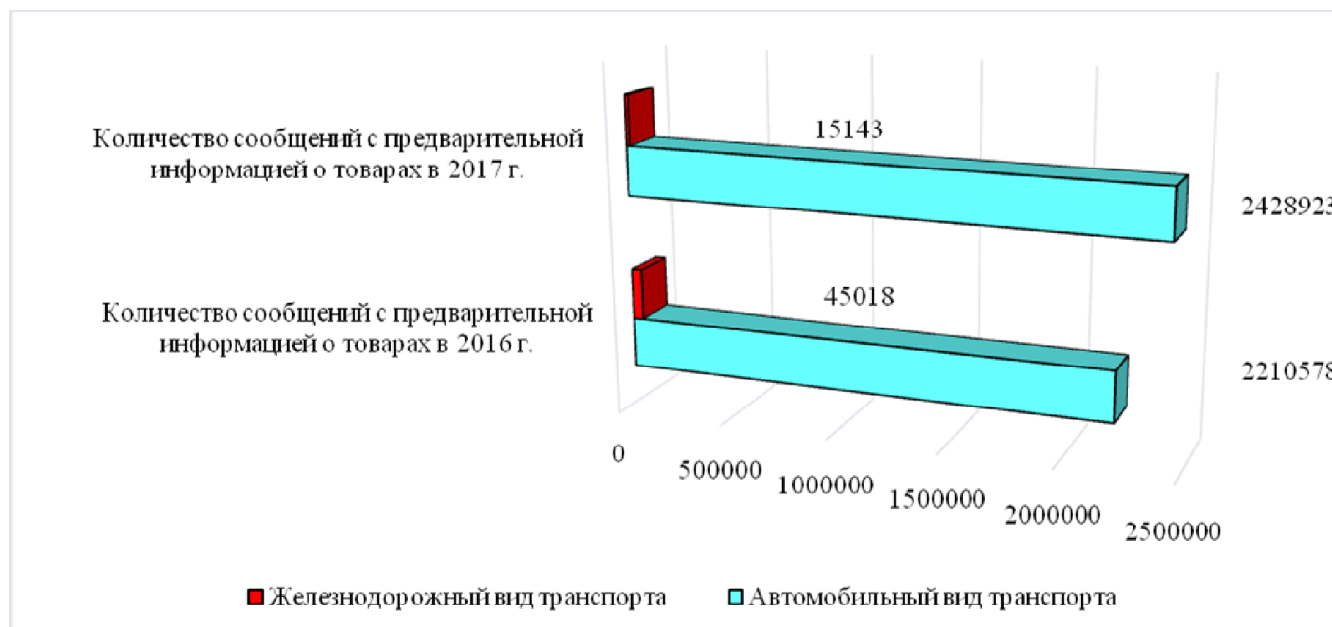


Рис. 1. Динамика внедрения ПИ о товарах, ввозимых железнодорожным и автомобильным видами транспорта в ТО СЗТУ в 2016–2017 гг., шт.
 Источник: составлено автором на основе [3].

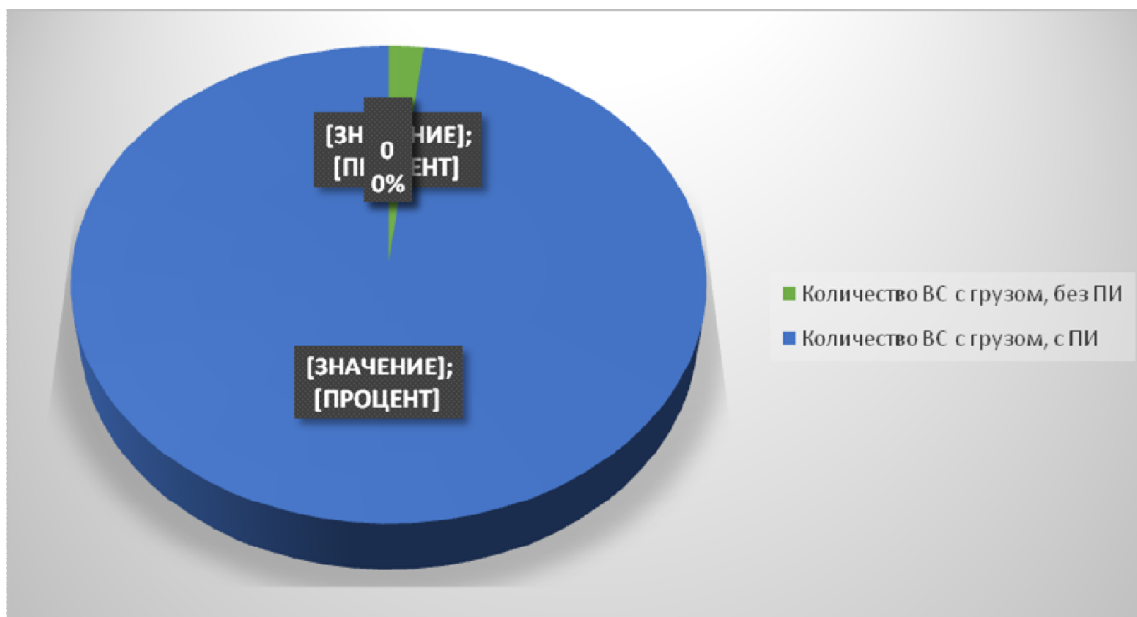


Рис. 2. Статистика оформленных ВС с ПИ и без него в период с 01.04.2017 г. по 31.12.2017 г. в Пулковской таможне

Источник: составлено автором на основе [3].

информации;

- предоставление недостоверных или несоответствующих установленным структуре и формату документов и сведений о ввозимых товарах и ВС при ПИ;

- несоблюдение сроков подачи предварительной информации.

Отсутствие привлечения к административной ответственности за непредоставление предварительной информации, сознательное предоставление недостоверных или неполного объема (заполнение не всех обязательных полей, заполнение с ошибками или несоответствие структуре и формату, установленным техническим требованиям) сведений о товарах и транспортных средствах также вызывает затруднения в работе должностных лиц ТО в рамках ПИ. В таких ситуациях ТО отказывает в принятии предварительной информации (кроме фактов непредставления предварительной информации) без каких-либо других негативных последствий для перевозчика и участника ВЭД, что в итоге сводится к увеличению времени прохождения таможенных операций при прибытии товаров.

На данный момент ПИ является обязательным для всех видов транспорта, за исключением морского.

Необходимо отметить, что в апреле

2018 года Коллегия Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК) приняла важные решения в части порядка предоставления предварительной информации. Это решение от 10.04.2018 г. № 52 «О порядке регистрации предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС» и новые решения по видам транспорта: по водному – 10.04.2018 г. № 51, по автомобильному – от 17.04.2018 г. № 56, по железнодорожному – от 17.04.2018 г. № 57, по воздушному – от 24.04.2018 г. № 62. Данные документы вступают в силу с 1 октября 2018 г. [4].

Несмотря на то, что внедрение обязательного ПИ о товарах, ввозимых на таможенную территорию Союза морским видом транспорта, планируется с 1 октября 2018 г., уже сегодня проводится в ТО СЗТУ эксперимент по внедрению данной технологии (рис. 3).

Федеральная таможенная служба России, определяя одним из основных стратегических направлений развития таможенной службы Российской Федерации совершенствование информационно-технического обеспечения, осуществляет внедрение технологии ПИ для морского вида транспортом, посредством использования КПС «Портал Морской порт».

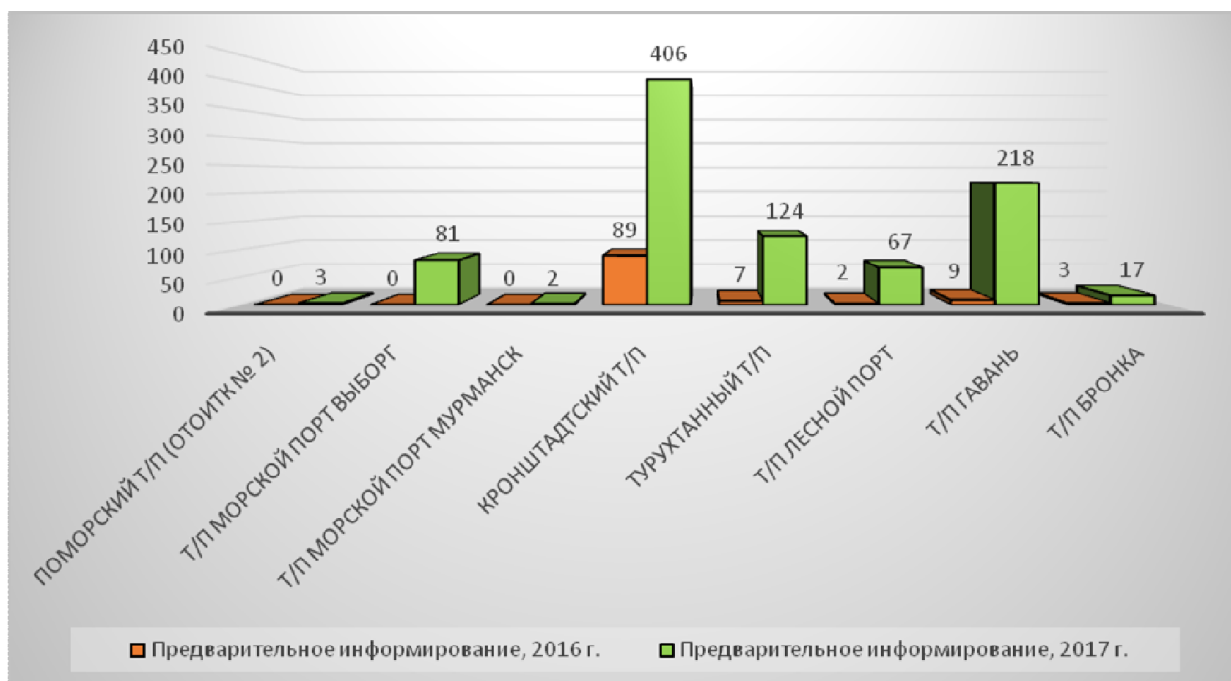


Рис. 3. Внедрение ПИ о товарах, ввозимых морским видом транспорта, на таможенных постах (т/п) ТО СЗТУ в 2016–2017 гг., шт.

Источник: составлено автором на основе [3].

КПС «Портал Морской порт» предназначен для документального оформления транспортных средств и товаров, перемещаемых водными судами через таможенную границу Союза, на основе электронного документооборота. Он реализует механизм «единого окна» и обеспечивает информационное взаимодействие между участниками трансграничных перевозок товаров, портовыми службами, таможенными и иными государственными контролирующими органами.

Работа с КПС «Портал Морской порт» позволяет принимать решения о выгрузке товаров с борта морского судна до прихода судна в морской порт, указывать участникам процесса на необходимость заблаговременного предоставления тех или иных разрешительных документов, что позволяет, в свою очередь, сократить время совершения таможенных операций в отношении морских судов в морском порту и исключить какие-либо задержки.

Для того, чтобы осуществить выпуск товаров до их выгрузки, необходимо выполнять следующие условия:

- подать предварительную таможенную декларацию;

- обеспечить предоставление участником ВЭД предварительной информации о товарах (далее – ПИТ);

- с помощью перевозчика осуществить привязку ПИТ к пакету документов и сведений о судне (далее – ПДС);

- кроме того, должны отсутствовать риски, требующие проведения фактического таможенного контроля ввозимых товаров.

Чтобы принять решение о том, в какой форме будет проводиться таможенный контроль, должностному лицу ТО необходимо применить СУР. КПС «Портал Морской порт», куда в электронном виде от участника ВЭД в виде ПИТ поступают необходимые для принятия решения документы, не имеет взаимосвязи с иными программными продуктами ТО, что значительно затрудняет возможность применения СУР. Таким образом, необходимо, чтобы КПС «Портал Морской порт» содержал риски, направленные на выявление вероятных угроз в момент прибытия судна и определение применяемых мер по их минимизации. ТО это позволит увеличить эффективность осуществляемого таможенного контроля, а также повысить уровень экономической и государ-

ственной безопасности.

Динамика наполняемости КПС «Портал Морской порт» на Кронштадтском т/п Балтийской таможни представлена на рис. 4.

Одной из самых насущных проблем в исполнении ТО является необходимость должностных лиц ТО работать одновременно с несколькими программными продуктами, по факту, дублирующими функции друг друга. Например, помимо КПС «Портал Морской порт», должностное лицо ТО повторно вносит все те же данные в программный продукт, применяемый на данный момент – КПС «Морской пункт пропуска». Это создаёт дополнительную нагрузку и не позволяет сократить временные издержки на совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля.

Ещё одной проблемой является низкая скорость обработки данных, проявляющаяся в виде сбоев в работе КПС «Портал Морской порт» и долгого отклика на заданные команды. Причиной этого является несоответствие используемого технического оборудования требуемым системным характеристикам для нормальной работы программного обеспечения.

Также непонятным остаётся механизм внутреннего обмена данными. В случае,

если декларант направил необходимый документ, а в результате сбоя в работе КПС «Портал Морской порт» он не был предоставлен заинтересованному государственному контролирующему органу, а сроки предоставления документов вышли, неясно, кто в данном случае будет нести ответственность за непредоставление документов и как это будет регламентировано. Кроме того, сбои в работе КПС «Портал Морской порт» влекут для декларанта упущение выгоды, связанное в том числе с временными издержками.

Помимо всего прочего, серьёзные трудности для удобства использования КПС «Портал Морской порт» создаёт отсутствие связи с уже существующими и применяющимися в рамках своей деятельности должностными лицами ТО программными продуктами ЕАИС ТО, такими как автоматизированная информационная система «АИСТ-М», КПС «Учёт товаров на ВХ», КПС «СКВВ» и другие.

Таким образом, технические и технологические проблемы решаются путем модернизации КПС «Портал Морской порт» и увеличения объемов оперативной памяти и основной памяти жестких дисков сервера, что позволит принимать большее количество подключений, то есть производительность будет увеличена.

По мнению автора, для участников

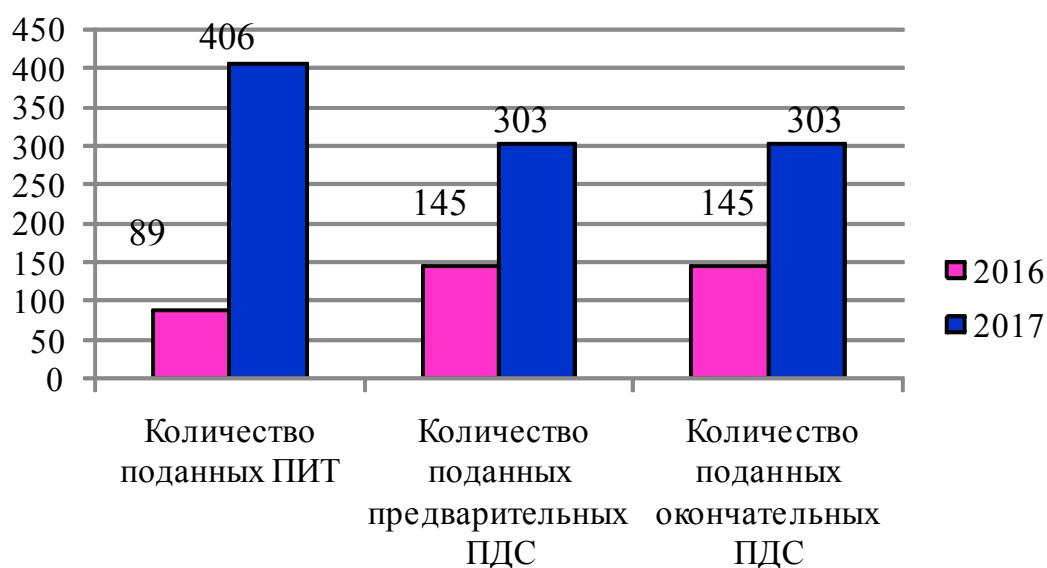


Рис. 4. Динамика наполняемости КПС «Портал Морской порт» на Кронштадтском т/п Балтийской таможни за 2016–2017 гг., ед.

Источник: составлено автором на основе [3].

ВЭД применение КПС «Портал Морской порт» в настоящее время является дополнительной нагрузкой. Кроме того, они не видят преимуществ его использования, так как ТО принять решение о применяемых формах таможенного контроля до прибытия морского судна так и не удаётся. Успешное решение вышеуказанных проблем позволит применять технологию ПИ в целях использования предварительной информации при совершении таможенных операций, связанных с:

- уведомлением о прибытии товаров на таможенную территорию Союза;

- получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и совершение иных грузовых операций с товарами, а также замену транспортных средств, перевозящих (транспортирующих) такие товары;

- использованием предварительной информации в качестве транзитной декларации;

- использованием предварительной

информации в качестве декларации на транспортное средство;

- помещением товаров на временное хранение;

- при проведении санитарно-эпидемиологического, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора), транспортного контроля и иных видов государственного контроля.

ЛИТЕРАТУРА

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. М.: Проспект, 2017. 512 с.

2. Официальный сайт ФТС России. URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 01.06.2018).

3. Официальный сайт СЗТУ. URL: <http://sztu.customs.ru> (дата обращения: 07.06.2018).

4. Официальный сайт ЕЭК. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru> (дата обращения: 08.06.2018).