

УДК 338.242.2

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Шатнева А.С., Куроптев Н.Б.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии

IMPROVEMENT OF PRELIMINARY INFORMATION IN THE RUSSIAN FEDERATION WHEN MOVING GOODS BY AIR

Shatneva A.S., Kuroptev N.B.

St. Petersburg named after V.B. Bobkova branch of the Russian Customs Academy

Аннотация

В статье рассмотрена история и технология предварительного информирования в Российской Федерации при перемещении товаров воздушным транспортом, а также выявлены проблемы, возникающие при применении процедуры предварительного информирования, и предложены пути совершенствования механизма предварительного информирования в России.

Ключевые слова: предварительное информирование, таможенные органы, таможенные операции, авиаперевозки, воздушный транспорт, стандарт E-Cargo, единое окно, стандарт E-Freight, стандарт E-AWB, предварительная информация, совершенствование предварительного информирования.

Abstract

The article examines the history and technology of preliminary information in the Russian Federation when moving goods by air, and also identifies problems that arise when applying the procedure of preliminary information and suggests ways to improve the mechanism of preliminary information in Russia.

Keywords: preliminary information, customs authorities, customs operations, air transportation, air transport, E-Cargo standard, single window, E-Freight standard, E-AWB standard, preliminary information, improvement of preliminary information.

Всемирная таможенная организация рассматривает механизм применения предварительного информирования как показатель, характеризующий высокий уровень развития таможенной службы государства. Предварительное информирование позволяет свободнее взаимодействовать с иностранными партнерами при осуществлении внешнеэкономической деятельности, не отставать в развитии и освоении новых таможенных технологий, увеличивать уровень безопасности страны и пропускную способность в пунктах пропуска.

Предварительное информирование – технология, позволяющая участникам внешнеэкономической деятельности предоставлять сведения о перевозимых товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию. Предварительное информирование таможенных органов позволяет сократить время таможенного оформления на границе и, следовательно, увеличить пропускную способность в пунктах пропуска.

В России технология предварительного информирования появилась в 2006 году, когда приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации от 10 марта 2006 года № 192 была утверждена Концепция системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации. Целью концепции было заявлено: «обеспечение единообразных подходов к формированию, передаче и использованию при осуществлении таможенных операций информации в электронном виде о товарах и транспортных средствах, полученной до пересечения ими таможенной границы, а также права заинтересованных лиц представить в электронном виде документы и сведения в отношении перемещаемых товаров и транспортных средств».

Однако долгое время процедура подачи предварительной информации являлась не обязательной и возможности предварительного информирования использовались в России не в полном объеме. Лишь

после вступления в силу Таможенного кодекса таможенного союза, а после и с принятием Таможенного кодекса ЕАЭС, процедура предварительного информирования была законодательно закреплена и постепенно становилась обязательной. ФТС РФ объясняла это тем, что обязательное предварительное информирование будет способствовать повышению эффективности механизмов таможенного администрирования, а также ускорит совершение таможенных операций и оптимизирует проведение таможенного контроля [1].

Авиаперевозки составляют основу грузовых перевозок в России. Так, 18 апреля 2012 года в рамках эксперимента по передаче предварительных сведений о товарах, перевозимых воздушным транспортом в программе Альта-ГТД, был успешно передан первый пакет документов о прибытии воздушного судна на таможенную территорию РФ.

С 01 июля 2019 года действует Решение Коллегии ЕЭК от 24 апреля 2018 г. № 62 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом».

При перевозке грузов авиатранспортом, предварительная информация должна быть представлена в таможенные органы до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, но не позднее, чем за 2 часа до уведомления таможенного органа о прибытии товаров. В случае если длительность полета, составляет менее 2,5 часов, предварительная информация должна быть представлена не позднее чем через 30 минут после фактического вылета воздушного судна из аэропорта вылета в аэропорт прибытия воздушного судна на таможенную территорию Союза.

В стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года уделяется внимание максимальной автоматизации при совершении таможенных операций с использованием элементов искусственного интеллекта – создание интеллектуальных пунктов пропуска, и основным элементом функционирования этой системы должна стать единая информационная система, которая будет способна обеспечить возможность работы с расширенной предварительной информацией для всех государственных контрольных органов и на всех пунктах пропуска. Также планируется, что эта единая информационная система

сможет повысить уровень автоматизации процессов выявления рисков на всех стадиях совершения таможенных операций: при получении предварительной информации о ввозе товаров, при прибытии товаров в пункт пропуска, при декларировании, а также при проверках после выпуска товара.

Проанализировав законодательную базу и практику по работе с технологией предварительного информирования, были выявлены некоторые проблемы на этапах подачи и обработки предварительной информации, решение которых возможно с помощью совершенствования механизма предварительного информирования.

Так, например, со вступлением в силу ТК ЕАЭС, предварительное информирование стало открыто позиционироваться не как обременение для участников ВЭД и таможенных органов, а как мера по упрощению прохождения таможенного контроля и обеспечению безопасности отечественного рынка. В пункте 2 статьи 11 ТК ЕАЭС сказано, что состав предварительной информации подразделяется две части в зависимости от целей применения этой информации.

Так, подпункт 1 пункта 2 статьи 11 определяет цели, для которых предварительная информация носит обязательный порядок – для оценки рисков, для принятия предварительных решений о выборе объектов, форм и мер таможенного контроля. А, в свою очередь, подпункт 2 пункта 2 статьи 11 определяет цели, для которых предварительная информация предоставляется по желанию лиц, которые ее предоставляют: для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля. Например, при осуществлении таких таможенных операций как уведомление о прибытии, помещение товаров на временное хранение, оформление процедуры транзита.

Однако, на наш взгляд, для повышения эффективности работы таможенных органов и оптимизации механизма таможенного администрирования в целом, необходимо утвердить обязательный порядок предоставления предварительной информации и во второй части пункта 2 статьи 11 ТК ЕАЭС. Принятие таких мер, обязывающих участников ВЭД подавать предварительную информацию и для целей ускорения совершения таможенных операций, действительно позволит таможенным органам более эффективно и результативно выполнять свою работу. Так, например, появится

возможность заранее подготовить транзитную декларацию и в короткие сроки осуществить её проверку. Поэтому также необходимо доработать форму для предоставления предварительной информации.

В целях сокращения времени на перемещение товаров через таможенную границу и повышения конкурентоспособности регулярных грузовых авиаперевозок, в 2017 году согласно ФЗ от 3.04.2017 № 52, Российская Федерация присоединилась к Монреальской конвенции от 1999 года «Об унификации правил международных воздушных перевозок». В связи с этим встал вопрос по решению проблемы перехода на полностью электронный обмен грузовыми документами в международном стандарте E-Cargo.

Технология E-Cargo является безбумажной и ее внедрение является необходимым условием интеграции в глобальный рынок [2]. E-Cargo включает в себя следующие стандарты:

– стандарт E-AWB (электронная авианакладная) – оформление грузовой авиаперевозки без выпуска бумажной грузовой накладной;

– стандарт E-Freight – создание и движение документов по всей логистической цепи в виде электронных сообщений.

Эти технологии предполагают, что электронный документооборот является подлинным, имеет юридическую силу и заверяется электронно-цифровой подписью, а главное – не имеет бумажных копий, чтобы исключить возможность дублирования информации и возникновения недоразумений при анализе предварительной информации.

Предполагается, что электронный документ, содержащий все данные, необходимые для подачи предварительной информации, создается логистическим оператором и действует на протяжении всей авиаперевозки.

Технологии позволяют авиакомпаниям получать решения по перевозимому транзитному грузу ещё до прибытия судна в аэропорт (воздушный пункт пропуска). Все данные, которые необходимы участникам логистического процесса и таможенным органам, поступают и обрабатываются в электронном виде и автоматически передаются дальше.

Так, в идеале реализация механизма предварительного информирования на воздушном транспорте с использованием стандарта E-Freight выглядела бы так:

1. Сформировав предварительную информацию о перевозимых товарах, перевозчик, посредством портала электронного представления сведений ФТС России, представляет информацию до прибытия товаров на таможенную территорию Союза (не позднее, чем за 2 часа до уведомления таможенного органа о прибытии товаров). Информация поступает в базу данных на сервер Центрального информационно-технического управления (ЦИТТУ ФТС РФ).

2. Осуществляется форматно-логический контроль: поступившая предварительная информация в автоматическом режиме проходит проверку на соответствие структуре и форматам, установленным требованиям технической документации.

3. Если по результатам проверки не было выявлено несоответствий, предварительной информации присваивается уникальный номер перевозки (УИНП), сформированный автоматически в ЕАИС и который посредством электронной связи передается перевозчику.

4. Перевозчик представляет УИНП в таможенный пост фактического контроля. Таможенный инспектор загружает информацию в КПС Авиа-ПП и с помощью программы выявляет те товары, которые требуют дополнительного таможенного контроля.

5. По прибытии перевозчик представляет в таможенные органы весь пакет документов и сведений для сверки данных, содержащимися в ранее поданной предварительной информации и для сверки с фактическими характеристиками товаров.

Однако, КПС Авиа-ПП – программа, предназначенная исключительно для служебного пользования, а это не позволяет авиаперевозчикам и другим участникам логистического процесса получать от таможен техническую поддержку и обратную связь в случае непредвиденных ситуаций, коллективно работать с документами, а также вовремя и заранее, ещё до прибытия груза на таможенную территорию, информационно взаимодействовать с таможенными органами. И здесь уже существует проблема создания единого информационного пространства для осуществления такого взаимодействия, где будут присутствовать элементы «единого окна».

Таким образом, внедрение и развитие стандарта E-Freight и механизма «единого окна» в России позволят существенно по-

высить эффективность работы авиакомпаний, ускорить и упростить обмен документацией, а также снять административные барьеры в развитии международной транспортной сферы.

Проанализировав проблемы, связанные с предварительным информированием в России при перемещении товаров воздушными видами транспорта, можно сделать вывод о том, что в настоящее время технология предварительного информирования реализуется не в полной мере и не до конца решает задачи ускорения процессов

оформления, совершения таможенных операций с товарами и их выпуска. В связи с этим необходимы модернизация законодательной базы, комплексная доработка технологии предварительного информирования на всех этапах логистической цепи авиаперевозок, а также внедрение новых удобных для всех участников перевозки программных средств, которые позволили бы полностью перейти на безбумажный документооборот, избежать дублирования информации и сократить количество ошибок, вызванных человеческим фактором.

Список литературы

1. Афонин П.Н., Поль-Мари А.Л. Международные стандарты и современные технологии таможенного контроля. Учебное пособие. РИО Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии. Санкт-Петербург. 2020. 96 с.

2. Белоусова Т.И., Антонова Е.И. Практические аспекты применения предварительного информи-

рования при осуществлении международных авиаперевозок товаров и пассажиров // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2018. № 3 (84). С. 18-31.

Поступила в редакцию 30.01.2022

Сведения об авторах:

Куроптев Никита Борисович – декан факультета таможенного дела, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: nkuroptev@yandex.ru.

Шатнева Арина Сергеевна – студент факультета таможенного дела Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: a_shatneva@mail.ru.

Электронный научно-практический журнал "Бюллетень инновационных технологий" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru