

УДК 338.242.2

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ
ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ
В СИСТЕМУ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ****Яковлева А.А., Куроптев Н.Б.***Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал
Российской таможенной академии***INTERNATIONAL IMPLEMENTATION EXPERIENCE PRIOR NOTIFICATION
TO THE CUSTOMS CONTROL SYSTEM****Yakovleva A.A., Kuroptev N.B.***St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy***Аннотация**

В статье рассмотрен международный опыт в сфере предварительного информирования, который очень богат и разнообразен. При этом авторы пришли к выводу, что так или иначе, большинство государств следуют рекомендациям и принятым нормативным актам международных организаций, таких как ВТамО и Международная ассоциация воздушного транспорта. В статье рассмотрен опыт ЕС и египетских таможенников. Практика Египетской таможни интересна тем, что в своей системе представления АСІ они используют блокчейн-технологии и принципы «единого окна».

Ключевые слова: предварительное информирование, таможенное декларирование, таможенный контроль, электронное представление сведений таможенным органам.

Abstract

The article examines the international experience in the field of preliminary information, which is very rich and diverse. At the same time, the authors concluded that one way or another, most states follow the recommendations and adopted regulations of international organizations, such as the WCO and the International Air Transport Association. The article examines the experience of the EU and Egyptian customs officers. The practice of the Egyptian Customs is interesting because they use blockchain technologies and single window principles in their АСІ submission system.

Keywords: preliminary informing, customs declaration, customs control, electronic submission of information to customs authorities.

Ссылка для цитирования: Яковлева А.А., Куроптев Н.Б. Международный опыт внедрения предварительного информирования в систему таможенного контроля // Бюллетень инновационных технологий. – 2023. – Т. 7. – № 3(27). – С. 37-41. – EDN LXUCSO.

На протяжении последних десятилетий различные международные организации всячески поощряют внедрение предварительного информирования в практику. Многие зарубежные таможни постепенно, путем проб и ошибок, вводили обязательное представление предварительного информирования (далее - ПИ). Например, в ЕС с начала 2011 года ПИ является обязательной к представлению таможенным органам [1].

Предварительное информирование является технологией подачи данных о товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию, которое позволяет сократить время выполнения таможенных формальностей и повысить оперативность принятия решений

должностными лицами таможенных органов за счет предварительного определения товаров и транспортных средств, в отношении которых необходимо проведение таможенного контроля [2].

Англоязычные авторы используют термин «предварительная информация о грузе» (англ. Advance Cargo Information (ACI)). Современный процесс представления АСІ соответствует Рамочным стандартам и обеспечивает таможенные органы информацией о товарах до их прибытия в страну импорта. В 2018 году среди прочих изменений, внесенных в Рамочные стандарты, было разработано Руководство по внедрению системы АСІ. В этом Руководстве ВТамО унифицирует требования к представляемой информации путем пред-

ставления модели данных ВТамО, чтобы гарантировать совместимость контролирующих органов и международных организаций.

Необходимость совместимости разных систем продиктована спецификой взаимодействия множества агентов международной торговли в одном поле. Перед всей индустрией стоит задача сделать так, чтобы сведения, содержащиеся в документах, могли быть доступны бизнесу и таможене в используемых ими программных средствах [3].

Первыми странами, внедрившими Систему АСІ были Бурунди, Кения, Уганда, Руанда, Танзания и Замбия. Этот проект осуществился с финансовой поддержкой ЕС в 1995, то есть даже до принятия Рамочных

хода ЕС к управлению рисками в рамках общей системы управления рисками. Система контроля импорта 2 представляет собой первую линию защиты рынка ЕС и его потребителей. Она будет собирать сведения обо всех товарах, ввозимых в ЕС, до их прибытия. Экономические операторы должны представлять краткую импортную декларацию (англ. the Entry Summary Declaration (ENS)). Обязанность и нюансы ее заполнения будут зависеть от того, какие услуги экономические операторы предоставляют в международной транспортировке товаров, и будут непосредственно связаны с этапами введения Системы контроля импорта 2. Таких этапов три: март 2021 г., март 2023 г. и март 2024 г. Графически эта информация представлена на рис. 1.



Рис. 1. Этапы введения Системы контроля импорта

стандартов.

Сейчас АСІ активно используется во всем мире. Согласно исследованию, проведенному Международной ассоциацией воздушного транспорта в 2021 году, по крайней мере, 70 стран требуют представления предварительной информации, ссылаясь на осуществление требований Рамочных стандартов.

В 2021 году ЕС разработал новую программу обеспечения безопасности, которая опирается на систему АСІ – Import Control System 2 (в переводе с англ. «Система контроля импорта 2»). Предыдущая версия системы постепенно будет выведена из практики к 2024 году. Эта программа считается ключевой в разработке комплексного под-

Так, первым делом нововведения затронули воздушный транспорт – в неполном объеме они заработали в 2021 году, а уже в этом году различные виды грузов, перемещаемых авиатранспортом, попали под действие Системы контроля импорта 2. А именно, согласно рис. 1: сборные грузы, срочная перевозка и почтовые отправления. Стоит отметить, что в ЕАЭС нет необходимости представлять ПИ о международных почтовых отправлениях.

К 2024 году представление информации до прибытия грузов в рамках Системы контроля импорта 2 станет обязательным для всех видов транспорта (см. рис. 1). Также реализация Системы контроля импорта 2 затронет производителей, экспортеров и



Рис. 2. Лица, затронутые этапами внедрения Системы контроля импорта 2

физических лиц (не являющихся резидентами ЕС и отправляющих товары в ЕС или транзитом через ЕС). Перечисленные лица тоже обязаны представлять информацию субъектам экономической деятельности, которые будут направлять данные в систему. Полный список лиц, которых затронет введение новой системы, представлен на рис. 2.

АСИ и оценка рисков позволит заранее выявлять угрозы безопасности ЕС и поможет таможенным органам принимать меры на наиболее подходящем этапе цепочки поставок. Таким образом, можно выделить следующие преимущества Системы контроля импорта 2:

1. Усиление защиты граждан ЕС и внутреннего рынка от внешних угроз.

2. Представление возможности лучше идентифицировать партии грузов повышенного риска и принимать меры на наиболее подходящем этапе цепочки поставок.

3. Поддержка оптимальных, адресных мер государственных органов на таможенных границах в кризисных ситуациях.

4. Упрощение обмена информацией между экономическими операторами и таможенными органами ЕС.

Обратимся к опыту Египта. На базе АСИ египетская таможня ввела систему (англ. the Advanced Cargo Information System – система предварительной информации о грузе), которая включает в себя «предварительную регистрацию» груза. Весь обмен данными происходит через единое окно онлайн. Система была введена в тестовом режиме в июле 2021 г. и действовала только для грузов, перемещаемых морским транспортом. С весны 2022 г. начался тестовый период для представления АСИ для воздуш-

ного транспорта. Необходимо было представлять основные данные о перевозчике, импортере и импортируемых товарах через онлайн портал для оценки рисков. После разрешения на импорт, сведениям присваивается регистрационный номер «ACID», который следует указывать на всех документах, включая коносамент и транспортный манифест. С октября 2022 года это стало обязательным.

Статус ACID номера можно проверить в государственной системе Nafeza (URL: <https://www.nafeza.gov.eg>). Он действителен в течение трех месяцев, поэтому если поставка не будет завершена в этот срок, то импортеру следует подать сведения для получения нового номера. За неиспользование предыдущего ACID не последует ответственности.

Правительство Египта рекомендует участникам ВЭД пользоваться услугами CargoX и Nafeza. Платформа CargoX позволяет осуществлять обмен документами с помощью технологии блокчейн. Благодаря ней можно отслеживать принадлежность и передавать право собственности на документы. На главной странице платформы (URL: <https://www.cargox.io>) располагается баннер, предлагающий разобраться в обновлениях в таможенном законодательстве Египта. Nafeza – это система упрощения таможенных процедур, разработанная таможенными органами Египта. Название платформы является аббревиатурой и расшифровывается как «национальное единое окно для упрощения процедур внешней торговли». Nafeza начала функционировать в апреле 2021 г., а с июля того же года стала обязательной для использования участниками ВЭД, оформляющими грузы в египет-

ской таможене. Для того, чтобы пользоваться услугами этой системы необходима электронная подпись. Алгоритм работы с системой выглядит следующим образом:

1. Импортер представляет информацию согласно системе АСІ.

2. Таможенные органы присваивают сведениям регистрационный номер АСІD в течение 48 часов с момента подачи информации. Уведомление о присвоенном номере поступает импортеру и экспортеру.

3. Экспортер в электронной форме передает документы и сведения о поставке, удостоверившись, что АСІD указан на каждом документе.

4. Импортер удостоверяет и подтверждает правильность данных, направленных экспортером.

5. Товар грузится на транспортное средство, и оно покидает страну экспорта.

6. Импортер уплачивает таможенные платежи и сборы. Важно отметить, что за работу сервиса АСІ на государственной платформе Nafeza нет таможенных сборов, эта услуга представляется бесплатно. В случае, если участники ВЭД решают воспользоваться платформой CargoX, то такие сборы должен уплатить экспортер.

7. Транспортное средство прибывает в место назначения в Египте и выгружает товары. Составной комитет инспектирует груз.

8. Египетская таможеня разрешает выпуск товара.

Стоит отметить, что не зря Египет назвал свою систему «единым онлайн окном». К вышеописанной системе подключены многие государственные контролирующие органы, такие как: Генеральная организация по контролю за импортом и экспортом, Управление по безопасности пищевых продуктов, Национальное управление по регулированию коммуникаций, Департамент по контролю над наркотиками, Департамент по борьбе с контрафакцией и подделкой, и с другими.

Если вернуться к опыту ЕАЭС, то в соседней с РФ стране система ПИ работает аналогичным образом. В Беларуси есть государственная платформа Национальный центр электронных услуг – НЦЭУ (URL: <https://nces.by>). С использованием ключа электронной подписи можно подать ЭПИ (Электронное предварительное информирование). В остальном система очень похожа на российскую, так как в обеих странах

действует одинаковое наднациональное законодательство – ТК ЕАЭС. При этом реализация системы ПИ таможенных органов Российской Федерации началась с принятия в 2006 году концепции предварительного информирования и нашла свое отражение в последовательном внедрении данной технологии в отношении товаров, прибывающих в ЕАЭС автомобильным транспортом, железнодорожным и воздушным транспортом, и в завершении водным транспортом [4].

Подводя итоги приведенной выше информации, стоит отметить, что международный опыт в сфере предварительного информирования очень богат и разнообразен. Так или иначе, большинство государств следуют рекомендациям и принятым нормативным актам международных организаций, таких как ВТамО и Международная ассоциация воздушного транспорта.

Совместными усилиями ЕС и африканских государств еще в 1995 году была апробирована система представления предварительной информации о грузах. В ЕС во исполнение Рамочных стандартов на данный момент действует Система импортного контроля 2, которая во многом походит на предварительное информирование, функционирующее в ЕАЭС. Заметными отличиями являются: формат сведений (они подаются в краткой импортной декларации), необходимость представить АСІ о почтовых отправлениях, перемещаемых воздушным транспортом, а также перечень ответственных за подачу АСІ лиц. Так, например, физические лица, которые не живут в ЕС, но отправляют туда или транзитом через ЕС товары, также должны с помощью субъектов экономической деятельности представлять предварительную информацию.

Интересным представляется опыт египетских таможенников. В своей системе представления АСІ они используют блокчейн. Эта технология позволяет безопасно обмениваться документами и отследить изменения статуса документа. Также стоит подчеркнуть, что регистрационный номер предварительной информации (АСІD) является обязательным к указанию во всех документах, касающихся товара. Это позволяет связать между собой все документы, содержащие сведения об импортируемой партии. Кроме того, египетская система больше других рассмотренных напоминает реализацию технологии «единого окна», так

как к онлайн платформе имеют доступ мно-

гие государственные контролирующие органы, не только таможня.

Список литературы

1. Полякова А.А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю. Анализ эффективности таможенной логистики при контейнерных перевозках // Бюллетень инновационных технологий. – 2017. – Т. 1, № 2(2). – С. 8-13. – EDN YPLYUZ.

2. Матвеева Н.В., Борисова Е.М., Сальников К.А., Тумашева Е.С., Касьянова Н.Т. Особенности подготовки и представления предварительной информации таможенным органам при прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом // Актуальные вопросы современной экономики. – 2022. – № 7. – С. 353-359. – EDN GVKJWA.

3. Полякова А.А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю. Перспективы внедрения автоматизированной системы мониторинга контейнерных перевозок // Бюллетень инновационных технологий. – 2017. – Т. 1, № 3(3). – С. 34-41. – EDN ZGPNKZ.

4. Матвеева Н.В. Предварительное информирование таможенных органов на морском транспорте // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2022. – Т. 12, № 6-1. – С. 236-242. – DOI 10.34670/AR.2022.26.10.028. – EDN RXQTLI.

Поступила в редакцию 28.07.2023

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

Яковлева Алена Алексеевна – студент факультета таможенного дела Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: alenka.aiki@gmail.com



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