

УДК 338.242.2

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТЕХНОЛОГИИ
ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ
О ТОВАРАХ, ПЕРЕВОЗИМЫХ
ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Куроптев Н.Б.

*Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал
Российской таможенной академии***IMPROVING THE IMPLEMENTATION OF THE TECHNOLOGY OF
PRELIMINARY INFORMATION ABOUT GOODS TRANSPORTED BY AIR**

Kuroptev N.B.

*St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy***Аннотация**

В статье рассматриваются вопросы совершенствования технологии предварительного информирования при перемещении товаров через таможенную границу воздушным транспортом. Автор отмечает, что внедрение технологии «e-Cargo», разработанной Международной ассоциацией воздушного транспорта, а также КПС «Авиа-ПП» на всех авиационных таможенных постах поспособствует тому, что документы будут гарантированно подлинные, а отсутствие бумажных копий будет предупреждать дублирование предоставляемых сведений. Предлагаемые автором новации приведут к тому, что не будет необходимости ждать прибытия транспортного средства в таможенный орган, чтобы инспектор мог получить на руки бумажные оригиналы документов для проведения проверки сведений, представленных в предварительном информировании.

Ключевые слова: таможенные операции, декларирование товаров, предварительное информирование, единое окно, таможенный контроль, система управления рисками.

Abstract

The article discusses the issues of improving the technology of preliminary information when moving goods across the customs border by air. The author notes that the introduction of the "e-Cargo" technology developed by the International Air Transport Association, as well as the KPS "Avia PP" at all aviation customs posts will contribute to the fact that the documents will be guaranteed to be authentic, and the absence of paper copies will prevent duplication of the information provided. The innovations proposed by the author will lead to the fact that there will be no need to wait for the arrival of the vehicle at the customs authority so that the inspector can get his hands on paper originals of documents to verify the information provided in the preliminary notification.

Keywords: customs operations, declaration of goods, preliminary information, single window, customs control, risk management system.

Ссылка для цитирования: Куроптев Н.Б. Совершенствование реализации технологии предварительного информирования о товарах, перевозимых воздушным транспортом // Бюллетень инновационных технологий. – 2023. – Т. 7. – № 4 (28). – С. 48-51. – EDN SCWLHM.

Совершенствование реализации технологии предварительного информирования базируется на следующих принципах:

1. Снижение затрат, минимизация издержек: как материальных, так и временных. Это касается ресурсов таможенных органов, иных государственных контролирующих органов и бизнеса.

2. Единообразии в применении форматов, требований к документам и технологий информационного взаимодействия, как государственных органов между собой, так и таможенных органов с участниками ВЭД.

3. Использование унифицированных или взаимно интегрированных программных продуктов для успешного информационного взаимодействия.

Одним из направлений развития может стать использование технологии «e-Cargo». Эта технология является релевантной к опыту РФ, так как наше государство в соответствии с Федеральным законом от 03.04.2017 № 52-ФЗ присоединилось к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальской конвенции 1999 г.). В связи

с этим внедрение этой технологии представляется актуальным и целесообразным. Стандарт e-Cargo используется более чем в 120 странах на основании принципов, рекомендованных Европейской экономической комиссией ООН и применяемых Всемирными торговой и таможенной организациями [1].

Конвенция не действует только в отношении международных почтовых отправок, перемещаемых воздушным транспортом [2]. Перевозка оформляется авианакладной, как в бумажном, так и в электронном виде – то есть с соблюдением стандарта e-Freight. Главное, чтобы средства, используемые в качестве носителя авианакладной, сохраняли на себе записи о перевозке.

Так, «e-Cargo» – технология, подразумевающая безбумажный документооборот. Она включает в себя два стандарта:

1. «e-AWB» – буквально «электронная авианакладная». Представляет собой стандарт по оформлению авианакладной в электронном виде без бумажной копии.

2. «e-Freight» – «электронный фрахт». Этот стандарт подразумевает обмен документами на всей транспортно-логистической цепочке в электронном виде.

Остановимся подробнее на втором стандарте, этот проект объединяет собой всю индустрию: от грузоотправителей и перевозчиков до аэропортов и таможенных органов. Цель стандарта – создание подлинных документов в электронном виде и осуществление их обмена между всеми участниками перевозки груза на воздушном транспорте. Получается, что все сведения, которые могут понадобиться для работы таможенных органов и участников логистической цепочки, поступают в информационные системы в электронном виде по защищенным каналам, а также автоматически передаются тем государственным органам, которым нужны эти данные. Его внедрение осуществляется в соответствии с программой Международной ассоциации воздушного транспорта по упрощению ведения бизнеса воздушных грузоперевозок.

В рамках этой программы Международная ассоциация представила множество других проектов, которые сейчас реализованы в современных международных аэропортах по всему миру и кажутся привычными для потребителей. Среди них стоит отметить электронные билеты, применение касс самообслуживания на территории

аэропорта, штрих-коды на посадочных талонах, автоматизированные правила провоза багажа.

Стандарт e-Freight можно сравнить с уже прочно вошедшим в практику электронным билетом. Оба этих проекта преследуют одинаковые цели – снижение бумажного документооборота, ускорение всех процессов и сокращение издержек. Согласно расчетам, внедрение стандарта e-Freight позволит бизнесу сэкономить ежегодно миллиарды долларов, превратив больше 20 видов бумажных документов в электронные.

Оба стандарта, входящие в технологию «e-Cargo», предполагают, что документы будут гарантированно подлинными, подтвержденные электронной подписью и имеющие юридическую силу. Отсутствие бумажных копий продиктовано стремлением к предупреждению задвоений: как в системе документооборота бизнеса, так и таможенных органов.

Таким образом, нет необходимости ждать прибытия транспортного средства в таможенный орган, чтобы инспектор мог получить на руки бумажные оригиналы документов для проведения проверки сведений, представленных в ПИ.

Для успешного внедрения стандарта кроме ратификации Монреальской конвенции 1999 г. Международная ассоциация воздушного транспорта рекомендует пользоваться Резолюцией 600а, в которой описан формат авианакладной, и Резолюцией 672, описывающей многостороннее соглашение по электронной авианакладной. Стоит заметить, что второй документ не переведен на русский, что несколько затрудняет его применение в РФ. Согласно Резолюции 672 Международная ассоциация может выступить в роли агента перевозчика и предложить от его лица отправителю груза заполнить соглашение.

В целом безбумажные технологии в отношении авиатранспорта стали внедряться ФТС России еще с 2009 года. Согласно интервью Руслана Давыдова, который в 2013 году занимал должность заместителя руководителя ФТС России, научно-исследовательские работы в области e-Freight привели к определению сроков введения обязательного предварительного информирования о товарах, перемещаемых воздушным транспортом. На тот момент площадками для проведения эксперимента по внедрению стандарта e-Freight рассматривались Шереметьево, Домодедово, Толмачево, Красноярск. За период июнь 2012 г. –

июнь 2013 г. было совершено 89 тестовых рейсов с использованием исключительно электронных документов.

В итоге местом для проведения работ по внедрению стандарта e-Freight в 2016 году была выбрана Домодедовская таможня. В рамках эксперимента все таможенные операции и таможенный контроль осуществлялся исключительно в электронном виде на основании электронных документов. Также взаимодействие с другими государственными контролирующими органами должно было осуществляться в электронном виде, с учетом технической готовности программных средств. Домодедовская таможня должна была ежемесячно направлять в Главное управление организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России собранные замечания и доработки, касающиеся эксперимента.

Одним из первых шагов по проведению эксперимента, реализованного в Домодедово, была разработка необходимого программного средства. Им стал КПС «Авиационный пункт пропуска» (КПС «Авиа-ПП»), который является частью автоматизированной системы таможенного оформления и таможенного контроля в пограничных пунктах пропуска. Эти программные продукты были разработаны по заказу ФТС России компанией LifeIT.

В Приказе ФТС России от 19.12.2018 № 2067 описана технология совершения таможенных операций в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров с использованием Единой автоматизированной информационной системы (ЕАИС) таможенных органов. Согласно п. 6 этой технологии представленная ПИ в автоматическом режиме направляется в КПС «Авиа-ПП». Рассматриваемый КПС разрабатывался специально, как элемент процесса внедрения стандарта e-Freight в российской таможне. Исходя из этого можно предположить, что он идеально подходит для электронного обмена документами, как между участниками ВЭД и таможенными органами, так и между государственными контрольными органами.

Однако КПС «Авиа-ПП» предназначен только для служебного пользования, что не позволяет заинтересованным лицам получать от таможенной службы обратную связь, совместно работать с документами и сведениями – то есть заранее, еще до прибытия авиатранспорта, взаимодействовать

с таможенными органами в информационной системе [3].

В КПС «Авиа-ПП» отсутствует возможность принимать авианакладные в формате, отвечающем стандарту e-Freight, то есть в формате стандартных сообщений. Конечно, у перевозчика, пользующегося электронным документооборотом (например, авиакомпания Эмирейтс, которая сейчас занимает одну из первых позиций среди зарубежных авиалиний в статистике Пулковской таможни), существует возможность распечатать накладную из стандартного сообщения. Однако это представляется контрпродуктивным по отношению к внедрению электронного документооборота. Также КПС «Авиа-ПП» не поддерживает формат Cargo-XML (следующая версия так же не поддерживаемого формата Cargo-IMP), в котором участники логистической цепочки обмениваются транспортными документами и сообщениями. Оба формата отличаются от формата XML, используемого ФТС России и другими контролирующими органами РФ. Таким образом, участникам ВЭД необходимо переформатировать документы перед подачей их в таможенный орган, что повышает объем необходимой работы.

В случае полного внедрения стандарта e-Freight в РФ реализация технологии предварительного информирования в отношении товаров, перемещаемых авиатранспортом, выглядела бы следующим образом:

1. Перевозчик подает необходимые сведения о товарах посредством портала электронного представления сведений ФТС России вместе с цифровым пакетом документов. Эта информация попадает в базу данных (сервер Центрального информационно-технического управления).

2. Производится форматно-логический контроль (ФЛК). Информация проходит проверку в автоматическом режиме. ФЛК представляет собой проверку на соответствие структуре и форматам, которые установлены в программном обеспечении по отношению к анализируемому документу.

3. При успешном прохождении ФЛК, ПИ присваивается уникальный регистрационный номер, который с помощью информационной системы отправляется перевозчику.

4. Полученный номер перевозчик представляет таможенному посту фактического контроля, находящемуся в месте прибытия товаров. Должностное лицо с помощью

этого номера загружает все данные в КПС «Авиа-ПП». Далее с применением программы выявляет товары, требующие таможенного контроля.

5. ПИ в дальнейшем используется в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС и согласно заявленным в ней таможенным операциям. По прибытии товаров инспектор проводит сверку данных,

представленных в ПИ и в документах, с прилетевшим грузом.

Внедрение стандарта e-Freight способствует повышению эффективности работы не только таможенных органов, но и авиакомпаний. Это в свою очередь благотворно повлияет на международную авиатранспортную сферу в целом.

Список литературы

1. Белоусова Т.И., Антонова Е.И. Практические аспекты применения предварительного информирования при осуществлении международных авиаперевозок товаров и пассажиров // Таможенная политика России на Дальнем востоке. – 2018. – № 3(84) – С. 18-31.

2. Гамидуллаев С.Н., Афонин Д.Н. Проблемы и перспективы осуществления государственных таможенных услуг при осуществлении таможен-

ного контроля международных почтовых отправок // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 5(70). – С. 905-909. – EDN TUTXWH.

3. Вербов В.Ф., Сеничев В.А. К вопросам совершенствования технологии предварительного информирования в воздушных пунктах пропуска // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2023. – № 1(50) – С. 5-10.

Поступила в редакцию 19.10.2023

Сведения об авторе:

Куроптеев 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



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