

# ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ В РАМКАХ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА



**АЛЕКСАНДР ПАРФЁНОВ**  
СПбГУЭФ,  
кафедра  
коммерции  
и логистики,  
профессор,  
д.э.н.



**АЛЕКСАНДР МОРОЗОВ**  
ГУ — ВШЭ,  
кафедра  
Логистики,  
доцент,  
профессор,  
д.э.н.

Стремительное развитие интеграционных процессов в мировой экономике и активное участие в них России привели к созданию на постсоветском пространстве нескольких международных интеграционных объединений: Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС); Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации; Зоны свободной торговли стран СНГ; Единого экономического пространства на базе Таможенного союза ЕврАзЭС. В ближайшей перспективе ожидается формирование Евразийского экономического союза.

В теории международной экономической интеграции единое экономическое пространство (ЕЭП) характеризуется, чаще всего, как общий рынок (common market) и рассматривается в качестве более совершенной интеграционной структуры в мировой экономике по сравнению с зонами свободной торговли и таможенными союзами. Основными принципами функционирования общего рынка являются обеспечение свободы перемещения товаров, услуг, финансового и человеческого капитала через границы государств-участников и унификация регулирования их торговых отношений с третьими странами.

Единое экономическое пространство на территории Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан начало функционировать с 1 января 2012 года, и пока в его рамках осуществляется лишь свободное перемещение товаров Таможенного союза. Предполагается, что в полной мере интеграционные соглашения ЕЭП начнут работать с июля 2012 года.

Как известно, принцип свободного движения товаров предусматривает устранение изъятий и ограничений во взаимной торговле, унификацию ставок ввозных таможенных пошлин, формирование общего таможенного тарифа, применение единых мер нетарифного регулирования в торговле товарами с третьими странами. В конечном счете, все

эти действия направлены на минимизацию временных и финансовых затрат при прохождении товарными потоками таможенных границ сопредельных государств и согласование экономических интересов всех субъектов сферы международной торговли.

По мнению авторов статьи, именно в этих целях должны применяться технологии таможенной логистики, к числу которых, в соответствии с действующими международными договорами и законодательством Российской Федерации в области таможенного дела, можно отнести следующие:

- декларирование товаров в электронной форме с удостоверением документов и сведений электронно-цифровой подписью (ЭЦП);
- уплату таможенных платежей и/или обеспечение обязательств по их уплате посредством применения специализированных микропроцессорных карт (так называемых «таможенных карт»);
- предварительное информирование таможенных органов о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенную границу, в том числе, предварительное декларирование товаров;
- декларирование товаров с подачей неполной или периодической таможенной декларации;
- выпуск товаров без подачи таможенной декларации при предоставлении сведений, необходимых для их идентификации;
- проведение таможенного декларирования на объектах лиц, ввозящих товары на таможенную территорию ЕЭП;
- хранение товаров на складе получателя;
- технологию «удаленного выпуска»;
- технологию «сухого порта»;
- применение участниками внешнеэкономической деятельности, получившими статус уполномоченного экономического оператора, специальных упрощений.

Используя данные опроса непосредственных и опосредованных участников внешнеэкономической деятельности

## АННОТАЦИЯ

В статье исследуются правовые, экономические и организационные основы использования логистических технологий в таможенной сфере. Рассматриваются видовой состав и особенности применения технологий таможенной логистики в рамках Единого экономического пространства ЕврАзЭС.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

ЕврАзЭС, таможенный союз, единое экономическое пространство, электронно-цифровая подпись, электронная декларация, ВТО.

## ANNOTATION

Legal, economic and organizational principles to use the logistics technologies in the customs sphere are investigated in the article. Specific composition and characteristic features of the application of the customs logistic technologies within the framework of Common Economic Space of EurAsEC are considered.

## KEYWORDS

EurAsEC, customs union, Common Economic Space, digital signature, electronic customs declaration, WTO.

(декларантов, перевозчиков, таможенных представителей, владельцев складов временного хранения, иных заинтересованных лиц), проведенного Комитетом РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО, рассмотрим особенности применения в 2011 году отдельных технологий таможенной логистики в рамках ЕЭП.

В соответствии со ст. 204 Федерального закона от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» декларация на товары должна подаваться в электронной форме. Правительство РФ устанавливает перечни товаров, таможенных процедур, а также случаи, при которых декларирование может осуществляться в письменной форме. В случае подачи декларации на товары в письменной форме она должна сопровождаться представлением ее электронной копии. Декларация на товары при таможенном декларировании в электронной форме подписывается ЭЦП в соответствии с законодательством Российской Федерации.

По мнению большинства респондентов (70 из 80), основными барьерами, сдерживающими использование технологии электронного декларирования в нашей стране, являются:

- требование таможенных органов предоставить полный бумажный комплект документов к декларации на товары, либо указанные документы на магнитном носителе для проведения дополнительной проверки по коду товаров, для подтверждения уплаты таможенных платежей, для подтверждения заявленной таможенной стоимости, для подтверждения страны происхождения товара, для подтверждения полномочий декларанта, для проверки соблюдения ограничений (41 респондент);
- присвоение номера электронной декларации происходило спустя длительное время после ее подачи (54 респондента);
- наличие фактов потерь электронных деклараций, внесения должностным лицом необоснованных правок в декларацию на товары, искусственное создание ошибок;
- информационный обмен по электронным декларациям происходил по принципу «запрос — ответ», в связи с чем из-за длительного отсутствия поступления от таможенного органа «запроса — сообщения» не было возможности переслать информацию или документ для проверки;
- с ростом доли электронных деклараций, в том числе многокодовых, увеличился объем информации, передаваемой по каналам связи, а также время на ее передачу. При этом программные продукты и аппаратная часть не справлялись с обработкой указанных информационных массивов, что приводило к периодическим системным сбоям при передаче электронных деклараций и к остановкам (задержкам) в оформлении товаров (65 респондентов);
- необходимость приведения большого объема документов, в том числе получаемых от многочисленных поставщиков, в электронный вид, что обуславливало привлечение для этой работы дополнительных сотрудников;
- отсутствие надлежащего взаимодействия между подразделениями таможенного оформления и таможенного контроля и функциональными отделами таможни (таможенного поста);
- присвоение разных номеров одной декларации на товары, повлекшее за собой списание таможенных сборов за таможенные операции;
- необходимость постоянного нахождения представителя декларанта при выпускающем таможенном инспекторе;
- осуществление проверок заявленной информации таможенным инспектором вручную (с калькулятором);



- работа таможенного органа только в будни, в результате чего материальные затраты декларанта соответствовали демарше простоя судна;
- практическая невозможность удаленного списания денежных средств, в связи с чем требовалось обязательное присутствие представителя декларанта с оригиналом платежного поручения;
- прохождение ежегодных процедур по заключению контракта на закупку и перевыпуск ЭЦП (стоимость пересылки ограничена шестью месяцами с аннулированием неиспользуемых пакетов; необходимость каждые полгода выбирать оператора на тендерной основе; программное обеспечение разных фирм кардинально отличается друг от друга, что требует переобучения персонала и дополнительных денежных затрат);
- наличие недостоверных данных о лице, подающем декларацию на товары (и/или декларанте), в сертификате ключа электронной цифровой подписи, выпускаемой коммерческим провайдером.

В соответствии с действующими международными договорами государств-участников ЕЭП и законодательством Российской Федерации в области таможенного дела, представление субъектами внешнеэкономической деятельности предварительной информации о перемещаемых товарах таможенным органам не носит обязательного характера. В связи с чем, большинство респондентов Комитета РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО (65) сообщили, что технология предварительного информирования не использовалась ими из-за отсутствия очевидных преимуществ. Респондентами, применявшими предварительное информирование (32) (в том числе и отдельными заинтересованными лицами, не использовавшими данную технологию), отмечено, что время нахождения товаров и транспортных средств в пунктах пропуска сократилось (19), не сократилось (26) и значительно увеличилось (3).

В качестве причин не сокращения и/или увеличения времени нахождения товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через таможенную границу назывались следующие:

- 1) длительное время подачи сведений;
- 2) отсутствие на границе «зеленого коридора» для перевозчиков, предоставивших предварительную информацию;
- 3) неиспользование в должной мере предварительной информации при таможенном контроле и таможенном декларировании товаров (например, на пограничных переходах с Финляндией таможенный представитель мог передать предварительную информацию таможенному органу только после

прибытия автоперевозчика, до этого момента ее предварительная проверка не проводилась);

4) принятие предварительной информации и направление (под любым предлогом) к платным таможенным представителям ФГУП «РОСТЭК» для формирования электронной копии книжки МДП;

5) необходимость повторного заполнения предварительной информации.

В свою очередь, к числу основных недостатков, с которыми столкнулись субъекты внешнеэкономической деятельности при применении технологии предварительного информирования, были отнесены следующие:

- базы данных таможенных органов на основании предварительной информации не формировали предварительные решения о выдаче разрешения на транзит, либо о применении дополнительных форм таможенного контроля, в связи с чем таможенный инспектор принимал решение о применении мер контроля самостоятельно;
- использование предварительной информации в качестве электронной копии транзитной декларации не обеспечивало полноты информации для оформления самой транзитной декларации и создавало предпосылки для обращения респондентов к таможенным представителям, которые оказывали платные услуги по повторному оформлению электронной копии транзитной декларации, электронной копии книжки МДП;
- необходимость заполнения всех полей предварительной информации (в том числе необязательных) в портале электронного представления сведений по требованию таможенного инспектора;
- возникновение проблем технического характера (ошибки и непроходимость формата подаваемой информации, неустойчивая работа каналов связи, требование по предоставлению фотографий перемещаемого товара).

Предварительное декларирование товаров является одной из технологических систем предварительного информирования таможенных органов. Возможность ее применения предусмотрена ст. 193 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС). Согласно указанной статье таможенная декларация может быть подана в отношении иностранных товаров до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза (в настоящее время она полностью совпадает с территорией ЕЭП).

Большинство респондентов Комитета РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО (46 из 71) сообщили, что они использовали технологию предварительного декларирования. Из них 26 респондентов отметили, что время совершения таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств сократилось. 23 респондента в качестве причин не сокращения и/или увеличения времени совершения таможенных операций выделяли следующие:

- должностные лица таможенных органов начинали проверку зарегистрированной предварительной декларации только после предъявления товаров таможенному органу (прибытия транспортного средства с товаром на терминал);
- удаленность субъектов внешнеэкономической деятельности от таможенных органов и отсутствие единой базы электронного документооборота между ФТС России и железнодорожным перевозчиком;
- электронная «привязка» прибытия товаров осуществлялась перед выпуском товаров и была возможна, только когда таможенный инспектор завершал проверку декларации;
- электронные декларации (в том числе предварительные) обрабатывались в конце рабочей смены, в связи с чем представители декларанта должны были находиться на таможенном посту во внерабочее время.

Некоторые респонденты (7) отметили, что они хотели бы использовать технологию предварительного декларирования,

но не смогли по причине отказа таможенных органов в приеме предварительной декларации под «любыми предлогами». Например, отдельные таможенные посты использовали предварительное декларирование для повышения значения контрольных показателей, но если эти показатели по итогам отчетного периода были выполнены, предварительные декларации не принимались. В то же время, если таможенные посты и принимали предварительные декларации, то по прибытию транспортного средства декларирование товаров проходило в обычном режиме, что объяснялось загруженностью зон таможенного контроля.

Справедливости ради, необходимо отметить, что у большинства респондентов (25 из 32) проблемных ситуаций при применении технологии предварительного декларирования не возникало. В свою очередь, те респонденты, которые имели какие-либо проблемы, к числу недостатков данной технологии отнесли:

- не регистрацию предварительной декларации, так как таможенный контроль производился только по прибытию транспортного средства;
- «дружественный» отказ в приеме декларации по причине двойной работы таможенного инспектора;
- необходимость проведения таможенным представителем дополнительного контроля прибытия товаров после подачи предварительной декларации, поскольку отделу таможенного оформления таможенного поста эта информация длительное время была недоступна.

Необходимо отметить, что большинство респондентов Комитета РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО (40 из 56) довольны проводимыми мероприятиями по внедрению перспективных технологий таможенной логистики, поскольку их использование направлено на минимизацию временных и финансовых затрат при взаимодействии с таможенными органами. Однако, по их мнению, любые инновации в таможенной сфере должны заранее апробироваться, а не разрабатываться по ходу внедрения, сопровождаясь дополнительными финансовыми потерями для участников внешнеэкономической деятельности.

Остальные респонденты (16) отметили, что все нововведения в таможенной сфере устаревают до их внедрения, мероприятия, проводимые таможенными органами, являются малоэффективными и носят «показной» характер, наблюдается принуждение к использованию технологии электронного декларирования, в результате чего увеличивается время на подготовку комплекта таможенных документов.

В целом же, можно прийти к выводу, что с усилением интеграционных процессов в рамках ЕЭП и увеличением объемов внешнеторговых товарных потоков востребованность технологий таможенной логистики будет увеличиваться как со стороны участников внешнеэкономической деятельности, так и со стороны таможенных органов.

#### **Библиографический список:**

1. Парфёнов А.В., Морозов А.Н. *Логистические процедуры таможенного оформления товаров: виды и преимущества // Инновации в коммерции и логистике: Сборник научных трудов. Выпуск 8, часть 1. — СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009. — С. 180—184.*
2. Парфёнов А.В. *Инновации и инфраструктурные ограничения в таможенной логистике // Стратегии развития инструментария коммерции. — СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. — С. 193—209.*
3. Парфёнов А.В., Молонова А.В. *Особенности применения таможенных процедур в таможенной логистике // Логистика: современные тенденции развития. VII Международная научно-практическая конференция, 15, 16 апреля 2011 г. — СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2011. — С. 287—290.*