

Владимирский государственный университет

И. А. АКСЕНОВ О. В. КАБАНОВА

**ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Учебное пособие

Владимир 2024

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Владимирский государственный университет
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»

И. А. АКСЕНОВ О. В. КАБАНОВА

ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Учебное пособие

Электронное издание



Владимир 2024

ISBN 978-5-9984-1918-8

ВлГУ, 2024

© Аксенов И. А., Кабанова О. В., 2024

УДК 339.9
ББК 65.428

Рецензенты:

Кандидат экономических наук, доцент
зав. кафедрой управления и информационных технологий
Факультета права и управления ВЮИ ФСИН России
С. В. Петров

Кандидат экономических наук, доцент
доцент кафедры финансового права и управления таможенной
деятельностью Владимирского государственного университета
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых
Р. С. Стрельцов

Аксенов, И. А. Инновации в таможенной деятельности [Электронный ресурс] : учеб. пособие / И. А. Аксенов, О. В. Кабанова ; Владимир. гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых. – Владимир : Изд-во ВлГУ, 2024. – 415 с. – ISBN 978-5-9984-1918-8. – Электрон. дан. (5,76 Мб). – 1 электрон. опт. диск (DVD-ROM). – Систем. требования : Intel от 1,3 ГГц ; Windows XP/7/8/10 ; Adobe Reader ; дисковод DVD-ROM. – Загл. с титул. экрана.

Отражено, что инновации в таможенной деятельности являются необходимым элементом модернизации таможенных органов. В пособии уделяется внимание методологии внедрения инноваций в таможенную и околотаможенную деятельность, которые позволяют оптимизировать оказание государственных таможенных услуг.

Предназначено для студентов, обучающихся по специальности 38.05.02 «Таможенное дело», а также сотрудников таможенных органов, декларантов, специалистов по таможенным операциям.

Рекомендовано для формирования профессиональных компетенций в соответствии с ФГОС ВО.

Табл. 29. Ил. 61. Библиогр.: 70 назв.

УДК 339.9
ББК 65.428

ISBN 978-5-9984-1918-8

© ВлГУ, 2024

© Аксенов И. А., Кабанова О. В., 2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Тема 1. ИННОВАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ	5
Тема 2. ИННОВАЦИИ В ЕДИНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ЕАЭС	55
Тема 3. ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЕАЭС	100
Тема 4. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ	138
Тема 5. ИННОВАЦИИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЦЕПИ ПОСТАВОК ТОВАРОВ	182
Тема 6. ИННОВАЦИИ В УСЛУГАХ ТАМОЖЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА	224
Тема 7. ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ ТРАНЗИТА ТОВАРОВ.....	259
Тема 8. ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ.....	308
Тема 9. ИННОВАЦИИ В УПРАВЛЕНИИ РИСКАМИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ.....	353
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	407
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	408

ВВЕДЕНИЕ

Современный мир переживает стремительные изменения под воздействием быстрого научно-технического прогресса, внедрения цифровых технологий и глобализации. Эти процессы затрагивают все сферы экономической и социальной жизни, в том числе и таможенную деятельность, которая играет ключевую роль в регулировании международной торговли и обеспечении экономической безопасности государства.

Таможенные органы, сталкиваясь с растущими объемами грузопотоков, усложнением логистических цепочек и усилением требований к прозрачности операций, вынуждены адаптироваться к новым вызовам. Инновации становятся основой для повышения эффективности таможенных операций, оптимизации бизнес-процессов, обеспечения безопасности государства.

Учебное пособие отражает особенности применения актуальных инновационных технологий, которые уже сегодня трансформируют традиционные подходы в таможенном деле. В пособии рассматриваются такие инновации, как:

- внедрение цифровых технологий и автоматизация процессов таможенного контроля;
- использование блокчейна и искусственного интеллекта для улучшения анализа данных и предсказания рисков;
- роль таможенных интеллектуальных систем в обеспечении безопасности государственных границ и противодействию контрабанде;
- влияние инновационных решений на упрощение международной торговли.

В пособии представлены не только теория, но и примеры успешного применения инноваций в таможенной деятельности, а также анализ тенденций, которые будут определять развитие таможенной деятельности в ближайшем будущем.

Задача издания – помочь студентам и специалистам в области таможенной деятельности, а также всем заинтересованным сторонам понять, как инновации могут стать инструментом для повышения эффективности, прозрачности и устойчивости таможенных бизнес-процессов в условиях глобальных изменений.

Тема 1. ИННОВАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Вопрос 1. Внешнеторговая политика как фактор развития таможенной деятельности

Внешнеторговая, или торговая, политика является составной частью комплексной национальной внешнеэкономической политики, которая, в свою очередь, взаимосвязана с национальной экономической политикой и стратегией национального экономического развития и взаимообусловлена ими.

Внешнеторговая политика - одно из направлений экономической политики государства, охватывающее действия в области экспорта и импорта товаров и услуг и использующее такие инструменты, как таможенные пошлины и тарифы, нетарифные ограничения, финансовые операции в сфере внешней торговли (кредитование экспорта, гарантирование экспортных кредитов и пр.)¹.

Само явление внешнеторговой политики позволяет установить, каких общих методов придерживается государство при реализации различных экономических взаимосвязей. Безусловно, можно отметить, что данное явление дает возможность определить, каков характер взаимоотношений государства с иными представителями мировой арены².

Главная цель внешнеторговой политики - создание благоприятных внешних и внутренних условий для развития национальной экономики страны.

В число основных задач внешнеторговой политики входят: защита торгово-политическими методами национальной экономики, обеспечение благоприятных условий для вывоза товаров и услуг данной страны на мировой рынок, а также создание благоприятных условий для выхода на мировой рынок национальных поставщиков товаров и услуг, развитие общей правовой базы взаимоотношений внешнеторговых операторов страны с их иностранными контрагентами³.

¹ Забелин В.Г. Внешняя торговля России: учебное пособие М., 2012. С. 81.

² Исламов Г.Д. Внешнеторговая политика государства: значение, цели и принципы // РППЭ. - 2015. - № 11. - С. 91.

³ Старых С.А. Внешнеторговая политика России как фактор обеспечения экономической

Понятие «торговая политика» относится в основном к международному разделению труда. В то же время торговля товарами и услугами в нынешних условиях зачастую не отделяется от операций в области международного обмена факторами производства. В связи с этим торговая политика неминуемо затрагивает весь комплекс внешнеэкономической стратегии и внешнеэкономической деятельности страны.

Особо тесно данная связь обнаруживается в сфере торговли услугами.

Кроме того, торговля товарами устанавливает состояние торгового баланса, торговля услугами – баланса по «невидимым» операциям, вместе составляющие основание баланса по текущим операциям в рамках платежного баланса страны. В связи с этим все меры по регулированию торговли товарами или услугами могут оказывать существенное влияние на состояние платежного баланса и положение национальной валюты. Следовательно, меры в области регулирования торговли товарами могут иметь взаимосвязь с валютной политикой, которая, со своей стороны, выступает как важнейший элемент макроэкономической политики.

Важно отметить, что наличие мер регулирования позволяет достигнуть ситуации, при которой у государства имеются наиболее широкие возможности для экономических сношений в международном сообществе. Здесь нужно учитывать такое явление, как международное разделение труда.

Здесь наблюдается двойной характер взаимосвязи. Во-первых, при такой ситуации зачастую удается достигнуть существенного улучшения экономических показателей, а также баланса в сфере потребления экономических ресурсов, в то же время, начинают увеличиваться объемы производственных масштабов, а как следствие и доходов от производства. Таких показателей удается достичь за счет активной работы обменных процессов и товарооборота на международном рынке. При соблюдении всех названных условий для конкретного государства будет тем более достижимый и показательный эффект, чем более активным является ее участие в международных обменных процессах, т.е., насколько активно государство готово продавать свое на мировых

рынках и чем более активно приобретает товары зарубежных производителей.

Однако в данной ситуации при всех ее положительных характеристиках не стоит забывать о том, что при обратном положении вещей, когда государства осуществляют слишком активное взаимодействие в рамках международного товарооборота - уровень возникающей конкуренции достигает огромных масштабов. Однако, создание открытого экономического пространства не представляется возможным без здорового функционирования отношений конкуренции⁴.

Принятие участия страны в международной торговле постоянно имеет связь с избранием между увеличением действенности и динамичности экономики в обстоятельствах более острой иностранной конкуренции и ненастоящим ослаблением иностранной конкуренции ценой понижения результативности производства и употребления ресурсов, создания лучшей структуры экономики.

Необходимо отметить, что крайне важным представляется баланс в применении вышеуказанных средств, при наличии сбалансированного применения средств - результатом станет улучшение показателей открытости экономической политики, реализуемой государством, при этом удастся частично понизить негативное влияние, образуемое иностранной конкуренцией⁵.

В данном случае решают две задачи:

- во-первых, направленность влияния на экономику страны внешних факторов, связанных с международным обменом товарами и факторами производства, в самое подходящее русло;

- во-вторых, создание самых благоприятных обстоятельств для функционирования отечественных предприятий на зарубежных рынках, т.е. для доступа товаров и услуг, а если необходимо, то и капиталов, и продуктов творческой деятельности и рабочей силы на иностранные рынки.

⁴ Kodirzoda D.B. Tools regulation of trade services in the framework of multilateral trade agreements / D.B. Kodirzoda, M.Sh. Mirzozoda. // State agreements. - 2019. - № 6. - P. 161.

⁵ Похил А.А. Особенности таможенно-тарифного и нетарифного регулирования внешней торговли в странах Европейского союза // Правовые, экономические и гуманитарные вопросы современного развития общества: теоретические и прикладные исследования: сборник трудов. Новороссийск, 2020. С. 73.

Решение первой задачи имеет связь с вторжением государства в процесс конкуренции иностранных и отечественных товаров на внутреннем рынке. При этом основным средством воздействия на данный процесс со стороны государства выступают меры по регулированию в виде торговых ограничений доступа иностранных товаров, услуг, капиталов и других факторов производства на внутренний рынок.

Решение же второй задачи имеет связь с организацией обстоятельств для конкуренции национальных товаров и предпринимателей на зарубежных рынках. Оказывать препятствие доступу товаров на зарубежные рынки могут осуществлять, прежде всего, меры регулирования со стороны иностранных государств, особенно если они несут дискриминационный характер. Поэтому в таких обстоятельствах главным образом пытаются достичь смягчения разного рода ограничений (либерализации торговли) путем взаимных уступок, договоренностей, а также использования или угрозы использования ограничительных мер в ответ.

Важно отметить, что процесс решения обеих перечисленных задач не является обособленным. Дело в том, что их решение осложняется постоянным воздействием государств, которые осуществляют борьбу за собственные интересы и продвигают собственные экономические цели и средства. В дальнейшем начинается реализация конкурентных отношений противоборствующих государств, каждый из которых пытается занять свое место в торговых отношениях.

Внешнеторговая политика – это составная часть экономической политики государства, которая предполагает оказание воздействия на внешнюю торговлю путем экономических административных рычагов, таких как налоги, субсидии, льготное кредитование и тарифы, ограничения экспорта и импорта, разнообразные таможенные процедуры. В зависимости от выбранной торговой политики государством законодательно устанавливаются определенные правила внешней торговли, которым повинуются как резиденты (экспортеры и импортеры), так и объединенные с ними партнеры- нерезиденты.

Торговая политика – это политика, проводимая государством в области внешней торговли. Она предусматривает введение тарифов, предоставление торговых субсидий, установление квот, заключение соглашений о добровольных ограничениях экспорта, использование

иных нетарифных барьеров, введение ограничений на учреждение иностранных предприятий и регулирование внешней торговли услугами.

Торговая политика – это государственное регулирование внешнеэкономической деятельности и иной деятельности в области обмена информацией, товарами и услугами, результатами интеллектуальной деятельности. Инструменты, которые есть в распоряжении у государства для регулирования внешнеэкономической деятельности, можно условно разделить на три большие группы: таможенные тарифы, нетарифные ограничения, формы стимулирования экспорта⁶.

Основная цель реализации торговой политики представляется в создании конкурентноспособных условий для сочетания различных отраслей интересов государства и учета интересов и потребностей его производящих сил.

Внешнеторговая политика – это деятельность государства, направленная на развитие и регулирование торговых отношений с другими странами и (или) их группировками в целях укрепления позиций страны и ее бизнеса на мировой экономической арене⁷.

Достаточно интересным представляется следующее понятие, которое позволяет отразить взаимосвязь двух доминирующих концепций проведения мировой торговой политики.

В соответствии с данным определением торговая политика рассматривается через процессы регулирования государством ситуации на международном рынке, посредством применения различных ограничительных рычагов⁸.

Процессы внешнеторговой деятельности подразумевают сочетание двух основных направлений ее политики:

Первым из таких направлений является вид свободной торговли, или, как ее еще называют - либерализации. При применении политики либерализации национальный рынок становится более открытым и отсутствуют ограничения для активного импорта зарубежных товарных категорий. При реализации направления либерализации неизбежно обостряются конкурентные процессы рынка. Политика либерализации

⁶ Рагулина Ю.В., Завалько Н.А., Кожина В.О. Международная торговля: учебник. М., 2014. С. 171.

⁷ Соколова О.Ю. Торговая политика государств мира в условиях цифровизации. М., 2019. С. 42.

⁸ Давыденко Е.Л. Внешнеторговая политика стран: учебно-методическое пособие. М., 2018. С. 71.

обладает неоспоримыми плюсами, так как позволяет производить постепенное распределение равномерно как импортных товаров, так и национального производства, что в конечном итоге создает высокий показатель стабилизации мировых экономических отношений. Свободная торговая деятельность подразумевает пассивное поведение таможенных органов, их основная задача сводится к контролю процессов импорта и экспорта товарных категорий между странами. Таможенные органы в данной ситуации не проводят активной политики регуляции ставок таможенных платежей, не реализуют рычаги ограничительного давления в отношении средств иностранного производства. Существует и определенный нюанс, политика либерализации подходит далеко не для каждого участника международного обмена. Ее применение возможно в подавляющем большинстве именно в тех странах, которые обладают характеристикой высокой развитости и способны спокойно выдерживать высокий уровень конкурентности. Их товары соответствуют показателю высокого качества и могут без особых затруднений составить конкуренцию для импортируемых товаров, а также стать достаточно ликвидными при экспорте на рынке других стран⁹.

Рассматривая направление протекционизма, мы приходим к выводу, что в рамках данного направления происходит попытка защитить собственный рынок от импортируемых товарных категорий при одновременной попытке проникновения на зарубежные рынки. Протекционизм неизбежно реализуется при внедрении различного рода ограничений. Иначе говоря, политика протекционизма реализуется через целую совокупность различных барьеров для отношений импорта. В рамках таких барьеров может производиться запрет на приобретение для реализации на внутреннем рынке некоторых импортных товаров, с целью открыть рынок для товаров местного производства. Исследователи отмечают, что реализация направления протекционизма имеет положительные цели, а именно: способствует внутреннему процессу производства, которые, в конечном счете должны стать хорошей альтернативой для ввозимых из-за рубежа товарных категорий. Наличие товарных ограничений помогает укреплять внутренний рынок, так как на импортные товары действуют повышенные ставки ввозных пошлин, а

⁹ Таскаева С.В. Протекционизм и политика свободной торговли в современных внешне-торговых отношениях // Экономика, политика, культура. - 2021. - № 2 (1). - С. 76.

значит - более выгодным становится приобретение собственной продукции.

Классификация направлений политики протекционизма рассмотрена на рис. 1.

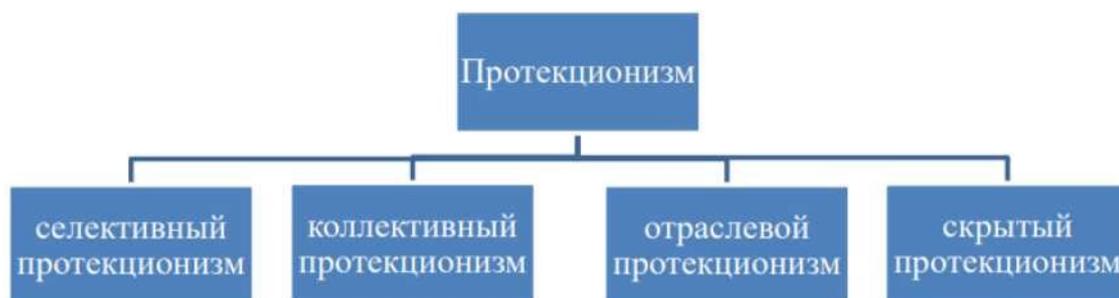


Рис. 1. Виды протекционизма

Селективный протекционизм – защита внутреннего рынка от конкретного товара или действий конкретного государства.;

Отраслевой протекционизм – защита отрасли производства.

Коллективный протекционизм – взаимозащита нескольких стран, объединенных в таможенный союз.

Скрытый протекционизм – использование таможенных методов протекционизма¹⁰.

В нынешних обстоятельствах государственная внешнеторговая политика выступает как сочетание таких противоположных подходов, меняющееся в зависимости от конкретных экономических обстоятельств. Правительства избирательно применяют методы протекционизма и элементы свободной торговли, пытаясь обеспечить удобные условия в экономических отношениях с другими странами, заключая с ними соглашения о взаимных обязательствах.

Итак, само явление внешнеторговой политики позволяет установить, каких общих методов придерживается государство при реализации различных экономических взаимосвязей. Безусловно, данное явление дает возможность определить, каков характер взаимоотношений государства с иными представителями мировой арены. Процесс реше-

¹⁰ Гаращенко Е.А. Внешнеторговая политика: понятие, виды. Политика свободной торговли и протекционизм: учебно-методическое пособие для иностранных учащихся. М., 2015. С. 53.

ния задач внешнеторговой политики не является обособленным. Их решение осложняется постоянным воздействием государств, которые осуществляют борьбу за собственные интересы и продвигают собственные экономические цели и средства. В дальнейшем начинается реализация конкурентных отношений противоборствующих государств, каждый из которых пытается занять свое место в торговых отношениях. Данный конфликт может иметь развитие в трех направлениях.

Торговая политика рассматривается через процессы регулирования государством ситуации на международном рынке, посредством применения различных ограничительных рычагов. Процессы внешне-торговой деятельности подразумевают сочетание двух основных направлений ее политики. Первым из таких направлений является вид свободной торговли, или, как ее еще называют - либерализации. При применении политики либерализации национальный рынок становится более открытым и отсутствуют ограничения для активного импорта зарубежных товарных категорий. При реализации направления либерализации неизбежно обостряются конкурентные процессы рынка.

Политика либерализации обладает неоспоримыми плюсами, так как позволяет производить постепенное распределение равномерно как импортных товаров, так и национального производства, что в конечном итоге создает высокий показатель стабилизации мировых экономических отношений. Свободная торговая деятельность подразумевает пассивное поведение таможенных органов, их основная задача сводится к контролю процессов импорта и экспорта товарных категорий между странами. Таможенные органы в данной ситуации не проводят активной политики регулирования ставок таможенных платежей, не реализуют рычаги ограничительного давления в отношении средств иностранного производства. Рассматривая направление протекционизма, мы приходим к выводу, что в рамках данного направления происходит попытка защитить собственный рынок от импортируемых товарных категорий при одновременной попытке проникновения на зарубежные рынки. Протекционизм неизбежно реализуется при внедрении различного рода ограничений. Иначе говоря, политика протекционизма реализуется через целую совокупность различных барьеров для

отношений импорта. В рамках таких барьеров может производиться запрет на приобретение для реализации на внутреннем рынке некоторых импортных товаров, с целью открыть рынок для товаров местного производства.

Вопрос 2. Роль экономических санкций в экономической политике страны

Анализ сложившейся в настоящее время международной экономической ситуации позволяет прийти к выводу о появлении в инструментарии различных государств нового метода воздействия на некоторых участников международных отношений - экономических санкций. В данном контексте необходимо рассматривать указанное понятие как систему различного рода ограничительных мер, которые применяются по отношению к какому-либо конкретному государству с целью воздействовать на некоторые аспекты реализуемой этим государством политики. Экономические санкции носят принудительный характер.

С уверенностью можно сказать, что основная цель, которую преследуют акторы введения санкционных ограничений - политические взаимосвязи с объектом санкций, при этом, в результате такого воздействия затрагиваются не исключительно политические отношения. Санкционное воздействие неизбежно оказывает влияние на экономику страны, создает усложненные условия для ее нормального развития и функционирования, в некоторых случаях разрушает ее. Это позволяет провести экономический анализ на базе методологии экономической теории, развитой в подходах новой институциональной экономики в теориях общественного выбора и политических рынков¹¹.

Рассматривая данное понятие с точки зрения экономического подхода, можно определить, что существует некоторое сходство с монополистическими действиями компаний. В общем виде, санкционное воздействие проявляется через монополизированные действия государства, которые сочетают двуединый компонент, допускающий различные ограничения не только со стороны принимающего государства, но и по отношению к себе, преследуя цель стабилизации ситуации

¹¹ Дмитриева Н.И. Экономические санкции в свете новой институциональной экономики // Государственное управление в XXI веке: традиции и инновации: Материалы 9-й международной конференции ФГУ МГУ им. М.В. Ломоносова. М., 2021. С. 273.

во внешнеполитических отношениях. Исходя из названного подхода, санкции, как инструмент ограничительной политики в результате приводят к ухудшению экономических показателей, при этом затрагивая и иные сферы общественной жизни и создавая обширные последствия¹².

По мнению различных исследователей, корнями своего исторического развития санкционная политика уходит к истории древних Афин, которыми были предприняты первые известные истории санкционные ограничения в отношении города Мегару, с целью воздействия на проводимую ими политику в отношении рабства и стабилизации торговых отношений. Наибольшее развитие и активное применение во внешнеэкономических связях санкции получили в конце 20 века, когда их начали активно применять взамен более сложным и более экономически затратным инструментам политического давления. В текущей ситуации такое явление, как санкции обладает небывалой актуальностью и активным применением во внешнеторговых связях, так как иные возможные методы воздействия зачастую ограничиваются теми или иными объективными причинами. К таковым относятся торговая, финансовая и макроэкономическая политики, предоставление помощи и сами экономические санкции¹.

Использование санкционных методов ограничения со временем стало одним из самых популярных методов воздействия при возникновении различных конфликтных ситуаций в мировом сообществе. В 90-х гг. прошлого столетия самые активные дискуссии были продиктованы введением санкционных ограничений, в настоящее же время наибольший интерес и применяемость в межгосударственных отношениях представляют санкции, применяемые к конкретным государствам, в конкретных сферах экономики. Их именуют умными санкциями. Причина таких изменений видится в создавшихся затруднениях дальнейшей реализации всеобщего санкционного воздействия. Наиболее интересными для дискуссий представляются уже не те санкции, которые активно реализовывались ООН против Ирана в начале 21 -го столетия, а зачастую целенаправленные санкции отдельных государств или стран участников ЕС в отношении РФ.

¹²Круглова И.А. Экономические санкции как инструмент регулирования международных экономических отношений // Ученые записки Международного банковского института. - 2019. - № 10. - С. 153.

После начала текущего века произошли активные изменения в субъектном составе санкционных игроков. Если ранее, самым активным регулятором санкционной политики являлись США, то в настоящее время появилось большое количество новых государств, желающих воздействовать на мировую ситуацию при помощи данного инструмента. Говоря о политике США, нужно отметить, что в текущей ситуации ими реализуется чуть более двадцати пакетов санкций, которые регулируют их отношение ко всему мировому сообществу, остальные сотни вводимых данным государством санкций уже обладают узконаправленным характером и имеют своей целью оказание воздействия на конкретные государства. Представляется интересным, что, несмотря на существенное увеличение санкционной политики ООН в текущее время, в наибольшем количестве вводимые ими санкции уже не носят характера всеохватности и применяются точно, по отношению к конкретным участникам мирового рынка. Чаще всего ООН реализует политику воздействия на конкретных лиц государства, находящихся в санкционных списках, либо по отношению к крупным компаниям, государственным организациям. Причина таких изменений видится в понимании Советом Безопасности ООН негативных результатов, которые могут наносить всеохватные санкции¹³.

Анализируя и обобщая наиболее распространенные подходы к пониманию экономических санкций, можно прийти к выводу, что под данным явлением следует понимать намеренную, созданную государством или международной организацией дестабилизацию экономических отношений.

Введение санкций может быть обусловлено одной из наиболее типичных и распространённых для данной ситуации целей - оказать воздействие на проводимую подсанкционной страной политику, либо на действия отдельных лиц данной страны. Непосредственные задачи, решаемые при помощи санкционных мероприятий, могут выражаться в изменении государственного режима, прекращении конкретных действий, в том числе, военного характера и т.д. Страны, вводящие санкции всегда продвигают в массы положительные цели санкционной по-

¹³Американские санкции ударили по французам [Электронный ресурс].URL: http://expert.ru/expert/2016/37/amerikanskije_sankcii_udarili_po_francuzam/ (дата обращения: 17.08.2024).

литики, которые, по их мнению, окажут исключительно положительное воздействие на всю мировую ситуацию. В частности, Совет Безопасности ООН рассматривает санкции как принудительные меры, направленные на поддержание или восстановление международного мира и безопасности и как альтернативу военным действиям, при безрезультатности дипломатических усилий.

Рассматривая разновидности санкций, можно производить их классификацию следующим образом (Рисунок 3). Общепринятое деление на экономические и неэкономические санкции основным критерием имеет характеристику инструментов санкций, но по последствиям последние также могут наносить экономический ущерб. Например, запрет перемещения физических лиц в рамках неэкономических санкций может привести к снижению экономической деятельности объекта за рубежом, к срыву переговоров или контрактов, ущербу деятельности фирм, представителями которых данные лица являются, и т.

К неэкономическим санкциям относятся такие инструменты, как запрет и ограничения сотрудничества в общественных организациях (ОЭСР, НАТО), отмена правительственных визитов и парламентского обмена, запрет на выдачу виз и, соответственно, на въезд в страну, включая транзиты через страну, отказ от военного сотрудничества, от участия в международных экономических и политических саммитах на территории таргетируемой страны или срыв таковых, отказ от участия в культурно-спортивных мероприятиях, запрет на вещание телеканалов и т. д. Все данные меры в последние годы активно применяются против России¹⁴.

По степени охвата санкции подразделяются на обширные, умеренные и ограниченные. Обширные, или всеобъемлющие, санкции, как уже отмечалось, имеют наибольшие отрицательные гуманитарные последствия и применяются все реже. Умеренные, как и ограниченные, санкции своей целью имеют отдельные отрасли или подотрасли экономической деятельности. В эту группу по критерию охвата объектов, по нашему мнению, можно добавить и таргетированные (целевые, точечные, «умные») санкции, направленные на отдельные физические и

¹⁴ Грачева А.М. Понятие и виды экономических санкций в международном праве // Труды Института государства и права Российской академии наук. - 2017. - № 5. - С. 164.

юридические лица, причем инструментами целевых санкций могут быть как экономические, так и неэкономические меры¹⁵.

По количеству участников стороны, вводящей санкции, они подразделяются на односторонние и многосторонние. Вторым вариантом обычно осуществляется под эгидой международных организаций. В этой связи интерес представляют так называемые экстерриториальные (вторичные) санкции, которые предполагают, что наказанию за нарушение односторонних санкций, в частности США, могут подвергнуться не только физические и юридические лица данной страны, но и таковые из третьих стран, что, безусловно, вызывает негативную реакцию международного сообщества и считается нарушением международного права.

Набор инструментов экономических санкций широк настолько, насколько разнообразны виды внешнеэкономических отношений. Традиционно они подразделяются на внешнеторговые и финансовые санкции. В сфере ограничения внешней торговли (не только товаров, но и услуг, например, транспортных, телекоммуникационных) целью санкций может быть рост цен на импортозамещающую продукцию в стране-получателе с соответствующими последствиями для потребителей. Причем инструменты ограничений весьма разнообразны. Так, в рамках санкций, действовавших в отношении Ирана, США добились от Евросоюза приостановки государственных гарантий европейским компаниям при экспорте товаров и услуг в Иран¹⁶.

К финансовым санкциям относятся различные меры, направленные на приостановку финансовых потоков, кредитования, финансовой помощи, инвестиций, что должно привести к нехватке финансовых активов, повышению ставки процента по кредитам и впоследствии к финансовому дефициту. Инструменты таковых разнообразны: запреты на бизнес с банками, на фондирование в американских или европейских банках, арест собственности и залогов банков, закрытие корсчетов, запрет на покупку уже выпущенных акций, облигаций и депозитных расписок, на пользование электронными платежными системами и системами передачи данных.

¹⁵Намятова Л.Е. Экономические санкции: теория и мировая практика // Агропродовольственная политика России. - 2016. - № 7. - С. 19.

¹⁶Альжаруан М.Х.Д. Применение экономических санкций на международном уровне как инструмент политического давления совета безопасности ООН // Российская правовая наука. - 2018. - № 9. - С. 89.

Финансовые санкции могут привести к сокращению торговых потоков без применения торговых санкций, поскольку они снижают возможность торговых кредитов и приостанавливают платежи. Американские аналитики считают, что торговые санкции в большей степени ударяют по уровню жизни населения, а финансовые, напротив, в большей степени влияют на элиту и связанные с ней властные структуры. По нашему мнению, учитывая макроэкономические последствия, подобные меры бьют и по рядовым гражданам, особенно в современных условиях электронных расчетов. На практике, принимая во внимание взаимовлияние всех сфер экономики, данные виды санкций применяются в комплексе¹⁷.

Традиционно в понятие экономических санкций включаются официальные санкции (от всеобъемлющих до целевых) с применением соответствующего инструментария. Однако и обычные нетарифные меры внешнеторговой политики могут содействовать политическому давлению. Например, вовремя задействованные фитосанитарные барьеры (импорт в Россию из Грузии минеральной воды и вина). Схожий мотив антисанкций эксперты видят в предложении Россельхознадзора национальным организациям по карантину и защите растений стран Евросоюза полностью приостановить фитосанитарную сертификацию голландских цветов для поставки в Россию. Несомненно, такая мера имеет объективную причину, так как до 60 % фактов заражений были выявлены в цветах, поступивших из Нидерландов. Наряду с этим Россельхознадзор рассматривал запрет на ввоз цветочной продукции из Германии, Чехии, Словакии, Италии, Польши, Литвы и Латвии, а Колумбии предложено перейти к прямым поставкам в Россию, минуя Евросоюз. Использование скрытых и нетарифных мер протекционистской политики может быть рассмотрен как пример скрытых экономических санкций.

К данной подгруппе можно отнести и ряд инструментов неэкономических санкций, которые хотя и призваны лишь продемонстрировать недовольство определенной политикой и приносить репутационный ущерб (запрет на участие в международных спортивных соревнованиях, на проведение культурных мероприятий, исключение из общественных организаций и т. п.), однако могут нанести и финансовый

¹⁷ Правикова А.А. Разнообразие термина «санкции». История и оценка // Экономика и предпринимательство. - 2017. - № 8. - С. 622.

ущерб, например, в случае срыва проведения в России чемпионата мира по футболу в 2018 году.

При введении санкций оцениваются, во-первых, их результативность в зависимости от применяемого инструментария, во-вторых, гуманитарные издержки для принимающей страны, и наконец, отрицательные последствия для третьих стран. При рассмотрении данных проблем возможно использование методологии новой институциональной экономики. Экономическим измерением мировой политики в последней трети XX века также активно занимаются представители школы международной политической экономии, интерпретирующие экономическую теорию общественного выбора для политики¹⁸.

Анализ истории применения санкций показывает, что на их результативность влияет ряд факторов, которые целесообразно сгруппировать по политическому и экономическому признакам. В реальной ситуации применения санкционного режима, безусловно, количество факторов возрастает.

К политическим факторам, положительно влияющим на результативность санкций, относятся: комплексные политические меры (в том числе военных); длительность воздействия; уровень международного экономического и политического сотрудничества; уровень демократизации принимающей страны; политическое сотрудничество глав государств; период согласования коллегиальных санкций; цели санкций; политическая стабильность страны.

К экономическим факторам, стимулирующим эффективность санкций, относятся: возможный экономический ущерб таргетируемой страны (процент от ВВП); степень развития торговых, финансовых, инвестиционных отношений; уровень развития экономики (прямая зависимость для стран, вводящих санкции и обратная для целевых стран); вид и инструменты санкций; экономические издержки страны, вводящей санкции; уровень гуманитарных последствий¹. Снижают эффект санкций существующие интеграционные отношения с третьими странами.

Как уже было отмечено, научное сообщество особое внимание уделяет негативному социально-гуманитарному эффекту санкций для наименее защищенных слоев населения. Зачастую сторона, вводящая

¹⁸ Смирнов Е.Н. Модернизация подходов к введению санкций и их влияние на современные международные отношения // Публичное право сегодня. - 2022. - № 2 (2). - С. 81.

санкции, рассматривает его как «раздутый» прессой нежелательный побочный эффект; напротив, целевые страны пытаются использовать его для снижения результативности санкций за счет гуманитарной помощи и отраслевых ограничений воздействия санкций. Например, введенные санкции США, Евросоюза и Канады против Белоруссии не касались гуманитарной помощи, а также продовольствия, одежды, лекарств, информационных материалов. Данная ситуация при многосторонних санкциях приводит к удорожанию стоимости санкций, поскольку встает вопрос о международной помощи для ликвидации гуманитарных последствий, но при существующих методиках подсчета зачастую эти издержки не учитываются.

Можно прийти к следующим выводам: неправительственные и межправительственные организации стали активными субъектами экономических санкций, следовательно, желательно их активное привлечение для решения санкционных проблем. Основной целью санкций является изменение политики таргетируемой страны, включая поведение ее отдельных лидеров. Конкретными целями могут стать смена режима с последующим изменением политики, прекращение военных действий, разрушение военного потенциала страны и т. п. Для обоснования санкций всегда декларируются положительные цели. Традиционно в понятие экономических санкций включаются официальные санкции (от всеобъемлющих до целевых) с применением соответствующего инструментария. Однако и обычные нетарифные меры внешней торговой политики могут содействовать политическому давлению. Анализ истории применения санкций показывает, что на их результативность влияет ряд факторов. В реальной ситуации применения санкционного режима, безусловно, количество факторов возрастает.

Вопрос 3. Санкционное воздействие на Российскую Федерацию

С 2013 г. в отношении России были введены первые экономические санкции, список которых продолжает расти по настоящее время. Ключевыми поводами для введения ограничений выступали:

- включение Крыма в состав Российской Федерации и военные действия на востоке Украины;

- резонансная гибель Сергея Магнитского, который раскрыл схемы выведения бюджетных средств, подозрение большинства чиновников в коррупции и нарушении законодательства в сфере прав человека;

- введение закона «О противодействии противникам Америки»;

- проведение кибератак, направленных на ключевые государственные сайты американского правительства;

- оказание военной и гуманитарной поддержки правительству Сирии;

- продажа товаров или вооружений в Китай, Иран и Сирию;

- санкции ЕС в отношении подозреваемых в отравлении Скрипалей¹⁹.

Санкции первой волны, начавшейся в 2013- 2014 гг. в большей степени имели символический характер, выступали проявлением несогласия с реализуемой политикой России. Они не имели характер финансовой блокады, поэтому не повлияли на динамику развития экономики. Однако последующие санкции, связанные с развитием конфликта на территории Украины, ужесточали меры принудительного воздействия. Международным ограничениям подверглись известные политики, активно выступавшие за присоединение Крыма к России и бизнесмены, имеющие значительную долю акций в государственных корпорациях. Кроме того, деятельность практически всех банков и многих предприятий за границей была существенно ограничена. Таким образом, антироссийские санкции не позволили банкам прибегать к более дешевым зарубежным займам. В значительной мере сократились инвестиционные поступления в отечественное производство. Кроме того, были наложены ограничения на поставки на российский рынок технологий, вооружения и других товаров американскими, европейскими, канадскими, австралийскими и японскими компаниями. Таким образом, санкции стран Запада в 2014-2019 гг. охватили пятую часть валового внутреннего продукта (ВВП) России.

Одним из критериев изменения выступило изменение курса национальной валюты, представленное на рис. 2 и 3.

¹⁹ Мясников Д.С. Антироссийские санкции: хронология применения и влияние на экономику РФ // Таможенное право России. - 2022. - № 4 (1). - С. 3559.

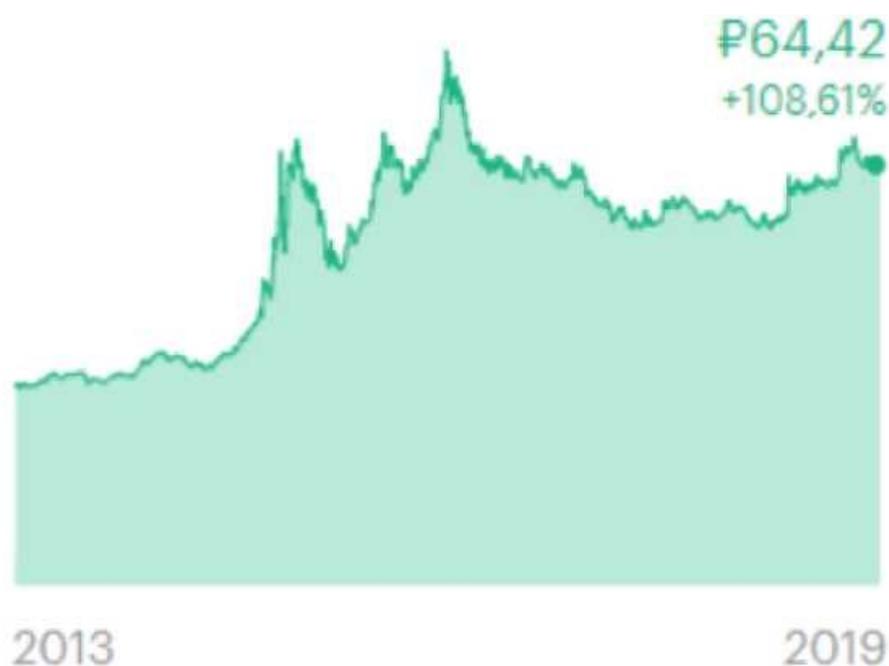


Рис. 2. Динамика изменения курса рубля к доллару

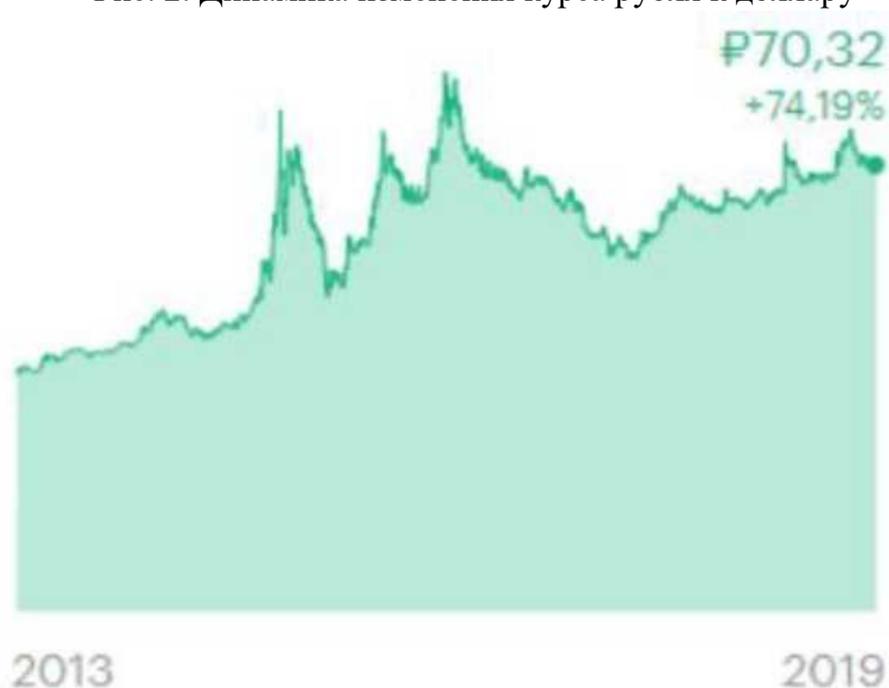


Рис. 3. Динамика изменения курса рубля к евро

Фактическая оценка убытка экономики России, обусловленного введением санкций, носит вероятностный характер. Ежегодно различные международные финансовые центры дают свою оценку упущенной выгоды обеих сторон. Например, представители отечественного Аналитического кредитного рейтингового агентства (АКРА) в 2019 году пришли к выводу о том, что своим действием санкции повлияли

на 54 % активов банковского сектора России и выручку нефтегазовых компаний – 95 %. Однако наибольший урон понес Военно-промышленный комплекс, производство которого перестало реализовываться в странах, примкнувших к антироссийским санкциям. В отчетах агентства также резюмируется, что, не смотря на строгость и целенаправленное воздействие, антироссийские санкции мало повлияли на финансовую устойчивость отечественной банковской структуры. Таким образом, в среднесрочной перспективе ограничения не следует рассматривать как сдерживающий фактор для роста экономики России²⁰.

В целом, за прошедшие с момента введения первых санкций годы, экономика России трансформировалась. Во многом этому способствовали международные экономические и политические ограничения. Так, можно выделить следующие секторы, в которых влияние санкций было наиболее заметным.

1. Персональные санкции, которые были введены США, Канадой и странами Европы в отношении нескольких политиков, бизнесменов, артистов и представителей других профессий, повлияли на уменьшение активов этих лиц. В то же время совокупное воздействие персональных санкций на экономику минимально. Следует отметить, что попавшие под ограничения бизнесмены и политические деятели получили дополнительную защиту от возможных притеснений со стороны органов государственной власти. Кроме того, можно отметить позитивные последствия: произошло объединение бизнес-элиты и усиление ее связи с интересами Родины²¹.

2. Банковская система, как неотъемлемая часть финансовой, подверглась влиянию как внешнеэкономических, так и внутренних факторов. Она была практически отрезана от западных рынков капитала, а иные доступные источники заимствования стали гораздо дороже. Сложная ситуация на банковском рынке позволяет ее характеризовать как системный банковский кризис. При этом отечественные банковские структуры и инвестиционные компании успешно осуществляют финансовые транзакции в рамках юрисдикции стран, на которые не

²⁰ Смирнов Е.Н. Эволюция международной практики применения антироссийских экономических санкций // Российский внешнеэкономический вестник. - 2022. - № 2. - С. 15.

²¹ Одинцова Е.В. Влияние антироссийских санкций на логистику и внешнеэкономическую деятельность // Российский внешнеэкономический вестник. - 2023. - № 9. - С. 75.

распространяются санкции США и ЕС. Кроме того, произошла переориентация на внутренние источники фондирования - средства, привлеченные на российском рынке облигаций, и вклады населения. В рамках санкционных ограничений платежные системы VISA и MasterCard прекратили обслуживание некоторых банковских карт. В связи с чем, было принято решение о создании отечественной платежной системы, что способствует финансовой безопасности страны.

3. Введение ответных санкций со стороны России было связано с сокращением ввоза импортных товаров. Таким образом, внешние экономические и политические ограничения явились толчком для переориентации экономики: процесс импорта сырьевой продукции сменился производством продукции с высоким уровнем добавленной стоимости²².

4. По мнению целого ряда экспертов, основной угрозой санкций является сокращение передачи передовых технологий. В частности, страны Запада и некоторые другие государства ввели ограничение для национальных компаний на поставки в Россию товаров военного и двойного назначения. Таким образом, были ограничены связи с оборонно-промышленным комплексом России. Однако, положительным от этого стало то, что были ускорены мероприятия по импортозамещению в сфере вооружений²³.

5. Политическое воздействие многих стран Запада способствовало усилению партнерских отношений с Китаем, странами Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. Развитие таких межнациональных объединений как ЕАЭС и БРИКС способствовало формированию принципиально новых форм экономического сотрудничества.

Можно сделать вывод о том, что первые антироссийские санкции, при которых функционировала отечественная экономика на протяжении 6 лет, оказали комплексное воздействие на многие сферы финансовой жизни страны. Банковский сектор, Военно-промышленный комплекс и отдельные предприниматели, попавшие под действие санкций, адаптировались к внешним ограничениям и сформировали прин-

²² Казанцев С.В. Влияние антироссийских санкций на экономическое развитие Российской Федерации // Развитие и безопасность. - 2020. - № 12. - С. 40.

²³ Артемов Н.М. Противодействие антироссийским санкциям в платежной и валютной сферах // Актуальные проблемы российского права. - 2022. - № 1. - С. 51.

ципиально новые модели работы. Возросла степень значимости экономической и продовольственной безопасности страны, а также получили развитие партнерские отношения с развивающимися странами. Следует сказать, что санкции стимулировали импортозамещение, и в этом проявилась их самая главная польза.

Таким образом, антироссийские санкции только косвенно смогли повлиять на реализуемую в стране политику. Они способствовали ужесточению бюджетной политики, развитию автономной инфраструктуры и поиску внутренних ресурсов развития.

Особенный интерес представляет ситуация, сложившаяся в сфере санкционного воздействия на Российскую Федерацию в 2022 году.

В 2022 году санкции против России были введены по результатам начала специальной военной операции на Украине и признания РФ независимости Донецкой и Луганской народных республик, буквально с начала специальной операции. Всего за 2,5 месяца, против России было принято более 10 тыс. ограничений²⁴.

Введенные санкции можно подразделить на несколько групп, значение которых существенно различается как в краткосрочной, так и среднесрочной и долгосрочной перспективах:

- финансовые санкции;
- логистические санкции и аналогичные по воздействию решения со стороны иностранных юридических лиц;
- меры внешнеторгового регулирования – прямые ограничения (рассмотрение на корпоративном уровне), повышение таможенных пошлин на российские товары; отмена режима наибольшего благоприятствования со стороны США и других недружественных стран²⁵.

На первом этапе эскалации санкционного давления наибольшей токсичностью для отечественной внешней торговли обладали санкции в финансовой сфере, которые обусловили, с одной стороны, снижение курса российского рубля в феврале-марте 2022 г., а с другой – многочисленные сложности при оплате внешнеторговых контрактов и повышение общего уровня неопределенности для внешнеторговых операторов. Отрицательное воздействие финансовых санкций затронуло как

²⁴Одинцова Е.В. Влияние антироссийских санкций на логистику и внешнеэкономическую деятельность // Российский внешнеэкономический вестник. - 2023. - № 13. - С. 75.

²⁵ Ушкалова Д.И. Внешняя торговля России в условиях санкционного давления // Журнал Новой экономической ассоциации. - 2019. - № 12. - С. 220.

импортные, так и экспортные поставки. Наибольшее негативное влияние на импорт было обусловлено резким снижением курса отечественной валюты и повышением его волатильности, что привело к приостановке значительной части поставок из-за рубежа в связи со снижением спроса.

Логистические санкции оказали не меньшее воздействие на отечественный экспорт и импорт, чем финансовые, однако его снижение представляется более сложной задачей. Ограничения в сфере логистики и их последствия затронули практически все виды транспорта, причем, помимо официальных санкций, на грузопотоки в/из России существенно влияют и аналогичные по воздействию меры, принятые на корпоративном уровне со стороны иностранных компаний.

Наконец, наибольшую обеспокоенность с точки зрения отдельных направлений российского экспорта и импорта вызывают прямые торговые ограничения, включающие запрет со стороны недружественных стран поставок в Россию широкой номенклатуры товаров (высокотехнологичная продукция и технологии, бокситы, глинозем и пр.) и импорта из России важнейших позиций ее экспорта (нефти, газа, алмазов, сталелитейной продукции, золота и пр.), а также отмену режима наибольшего благоприятствования в торговле с Россией. Помимо санкций, принятых на государственном уровне, масштабное воздействие на отечественную внешнюю торговлю (преимущественно на импорт) оказала приостановка поставок комплектующих и сырья, санкционированная на корпоративном уровне в результате ухода иностранных компаний или приостановки их деятельности на российском рынке. Также не следует забывать и о санкциях, введенных против отдельных компаний и физических лиц, которые в ряде случаев существенно осложняют внешнеторговую деятельность отечественных бизнес-структур.

В феврале 2022 года со стороны США, Японии, Великобритании и других стран были введены санкции против банков России. Остановлена реализация проекта «Северный поток 2».

Отметим, что в ожидании открытия газопровода странами ЕС было принято решение по сокращению собственной добычи газа, что привело к закрытию угольных электростанций и атомных реакторов. К тому же перспективы развития атомной энергетики Евросоюза напрямую связаны с поставками обогащенного урана из РФ и Казахстана.

В марте 2022 года введены ограничения для компании «Аэрофлот», корпорации «Ростех», в том числе на импорт высокотехнологичных товаров, самолетов и запасных частей к ним. Введен запрет на импорт сталелитейной продукции в ЕС, угля из России на сумму 4 млрд. евро в год, алкоголя, семян, древесины, морепродуктов, удобрений²⁶.

Приостановлены инвестиции в топливно-энергетические компании России. Нельзя экспортировать в РФ полупроводники, машины и транспортное оборудование. Заблокированы транзакции с крупнейшими банками РФ, среди которых ВТБ, «Открытие», Совкомбанк и Новикомбанк. Введены дополнительные санкции против ПАО «Сбербанк», «Альфа-банка». После объявления третьего пакета санкций российские банки были отключены от SWIFT, 300 млрд. долл. международных резервов Банка РФ были заморожены в семи западных стран.

Самой противоречивой и обсуждаемой явилась проблема нефтяного эмбарго, не решение которой способно привести западные страны к значительному росту цен на энергоносители и, как следствие, на продукты питания. Отсюда угрозы экономической безопасности страны.

В условиях ограничения использования российской нефти мировой энергетический рынок уже вступил в фазу серьезных проблем и сложно определяемых перспектив. Так, British Petroleum (BP), одна из семи крупнейших нефтегазовых компаний мира, в мае 2022 года заявила о выходе из капитала «Роснефти». Решение выйти из российской компании обернулось для британской BP убытками в размере 20 млрд. долл. Еще в марте 2022 года Евросоюзом были введены санкции в отношении «Газпромнефти» и «Транснефти». Транзакции с этими компаниями, включая «Роснефть», в ЕС запрещены.

В апреле 2022 года западные нефтяные трейдеры Trafigura и Vitol утвердили решения о сокращении закупок российской нефти. Объем экспорта уменьшился на 15 % по сравнению с февралем 2022 года. В ближайшей перспективе неопределенность в сфере поддержания нефтяного экспорта остается. Например, сложно прогнозируемыми

²⁶Старовойтова Л.А. Влияние антироссийских санкций на основные отрасли и направления развития экономики Российской Федерации в условиях ограничений // Российский юридический журнал. - 2022. - № 3. - С. 311.

планами выступают закупки российского танкера нефти со стороны компании Индии²⁷.

Ключевой проблемой остается полный отказ ЕС от поставок российских углеводородов к 2027 году. На данном этапе от нефти РФ отказалась Австрия, к концу 2022 года были намерения у Великобритании и Германии. Заметим, что нефтеперерабатывающие заводы в Восточной Германии используют поставки по нефтепроводу «Дружба». Иной логистики нет, что связано с удаленностью от морских портов. Можно создать другой вариант логистики, но он станет затратным и экономически не целесообразным.

Восточная Европа зависит от российской нефти на 80-90 %. Переориентация нефтяных поставок из РФ на танкерный завоз с Ближнего Востока возможен, что на треть снизит нефтяной экспорт РФ, но при этом цены на энергоносители существенно вырастут, уровень и качество жизни населения стран ЕС понизится. Так, цены на энергоносители в марте 2022 года уже поднялись на 12,5 % по сравнению с февралем и были на 45 % выше в сопоставлении с 2021 годом²⁸.

Необходимо также отметить, что сегодня большинство иностранных компаний приостановили или прекратили свою деятельность в России. Однако, по словам специалистов, причины такого решения далеко не всегда заключались непосредственно в геополитической ситуации. Для многих фирм возникла объективная невозможность продолжать бизнес в РФ, например из-за сбоя с поставками оборудования, компонентов и подобного.

Кроме того, покидают Россию не только отдельные компании, но и люди. При этом «мобильность» физических лиц вызывает не меньше проблем. Главные из них, лежат в трех плоскостях: налоговое резидентство, юрисдикция для целей брачно-семейных споров и право, применимое к наследованию. Обстановка осложняется еще и тем, что многие иностранные юристы попросту отказываются работать с российскими клиентами.

Таким образом, можно прийти к следующим выводам. В целом, западные санкции направлены на финансовую, энергетическую и

²⁷ Тераз А.А. Некоторые аспекты антироссийских санкций // Форум молодых ученых. - 2023. - № 14 - С.939.

²⁸ Авдеев А.С. Результаты антироссийских санкций в контексте обеспечения экономической безопасности страны // Место и роль России в мировом хозяйстве. - 2022. - № 3 - С. 305.

транспортную отрасли, поставки товаров, технологий и оборудования, визовой политики. Ряд крупных российских банков были отключены от системы межбанковских платежей SWIFT, деятельность платежных систем MasterCard и Visa была приостановлена на территории РФ. Были заморожены активы Центробанка РФ, размещенные за рубежом, из-за чего Россия технически лишилась возможности расплачиваться с нерезидентами, активы российских банков и компаний. Из России ушли многие иностранные компании, были прекращены инвестиции, поставки продукции и оборудования. Произошел разрыв связей и по линии международного сотрудничества. Членство России в ряде международных организаций было приостановлено. Негативные последствия санкций ощутила не только Россия, но и сами западные страны. Инициаторы ограничительных мер признают, что рестрикции наносят ущерб экономикам их государств - от роста цен на топливо до инфляции. При этом ряд западных политиков признает, что речь идет, по сути, об экономической войне против России.

Вопрос 4. Показатели внешней торговли Российской Федерации в санкционный период

В настоящее время внешняя торговля России находится под беспрецедентным негативным воздействием ограничительных мер (санкций со стороны недружественных стран и различных решений юридических лиц, аналогичных санкциям по влиянию, а также контрсанкций).

С точки зрения воздействия на объемы международного обмена антироссийские санкции аналогичны классическим мерам внешнеторгового регулирования, т. е. прямо или косвенно влияют на объемы экспорта/импорта из/в России, в связи с чем их эффекты напрямую зависят от того, большой или малой страной с точки зрения конкретного товарного рынка является Россия, т. е. влияет ли объем спроса/предложения с ее стороны на уровень цен на мировом рынке. В данном контексте абсолютно прогнозируемыми были последствия антироссийских санкций в виде резкого повышения цен на рынках энергоносителей и зерна, а также ряда других товаров, на которых Россия является одним из ключевых игроков.

Так, по итогам 2021 г., по данным ОПЕК, Россия занимала первое место в мире по объемам экспорта природного газа (17,4 % мирового экспорта) и второе место (после Саудовской Аравии) по объемам экспорта нефти (11 % мирового экспорта). Все последние годы Россия занимает первое место в мире по объемам экспорта пшеницы (17,2 % мирового экспорта в 2021/2022 гг. сельскохозяйственном году). На Россию приходится не менее 20 % мирового экспорта калийных удобрений (около 40 % вместе с Беларусью), около четверти чушкового чугуна, около 30 % аммиака и более 15 % серы (занимает второе место по экспорту в мире), около 6 % мирового предложения никеля и 20 % поставок высококачественного никеля, используемого для производства аккумуляторных батарей, 40 % мирового предложения палладия. Значимы позиции России и на рынках многих других сырьевых и промежуточных товаров.

С точки зрения внешней торговли России важно, что именно на товары, на мировых рынках которых Россия имеет наибольший вес, и цены, на которые демонстрируют резкий рост, приходится и большая часть российского экспорта.

Так, по данным Федеральной таможенной службы России (ФТС), в 2021 г. на поставки сырой нефти приходилось 22,3 % экспорта России, нефтепродуктов – 14,2 %, природного газа – 11,3 %, удобрений азотных, калийных и смешанных – 2,6 %, пшеницы – 1,8 %, алюминия необработанного – 1,4 %²⁹.

Рассмотрим показатели внешнеторгового оборота России со странами СНГ и странами дальнего зарубежья за два года, предшествующих введению многочисленных пакетов санкций в отношении России.

Из приведенного рисунка можно сделать выводы: в 2021 г. внешнеторговый оборот России возрос по отношению к 2020 году и составил, по данным Банка России, 798,0 млрд долларов США (139,3 % к 2020 г.), в том числе экспорт - 494,0 млрд долларов (148,2 %), импорт - 303,9 млрд долларов (126,8 %). Сальдо торгового баланса оставалось положительным, 190,1 млрд долларов США (в 2020 г. - положительное, 93,7 млрд долларов). При этом внешнеторговый оборот со странами

²⁹ Официальный сайт Федеральной таможенной службы Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения 31.08.2024).

дальнего зарубежья значительно превосходил объемы оборота со странами СНГ.

Страновая структура импорта и экспорта Российской Федерации в санкционный период представлена на рис. 4 и рис. 5.

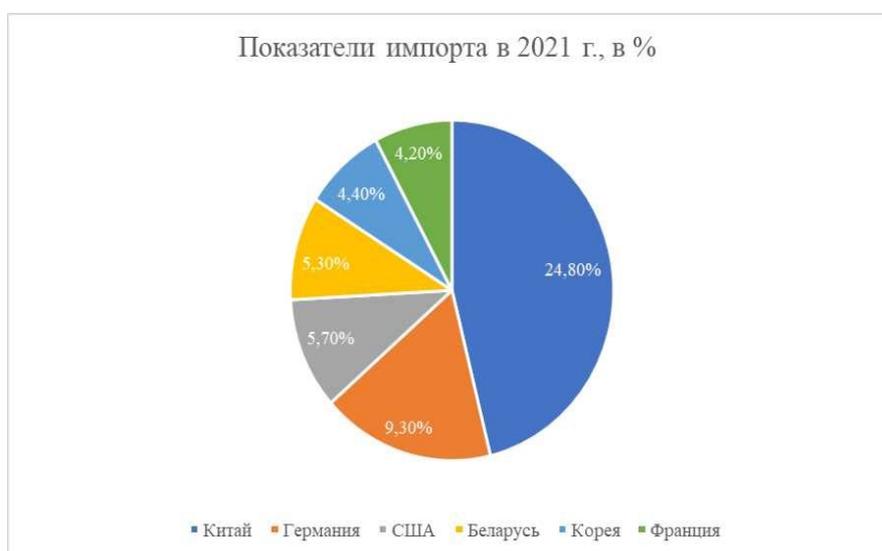


Рис. 4. Показатели импорта с основными странами-партнерами в 2021 г.

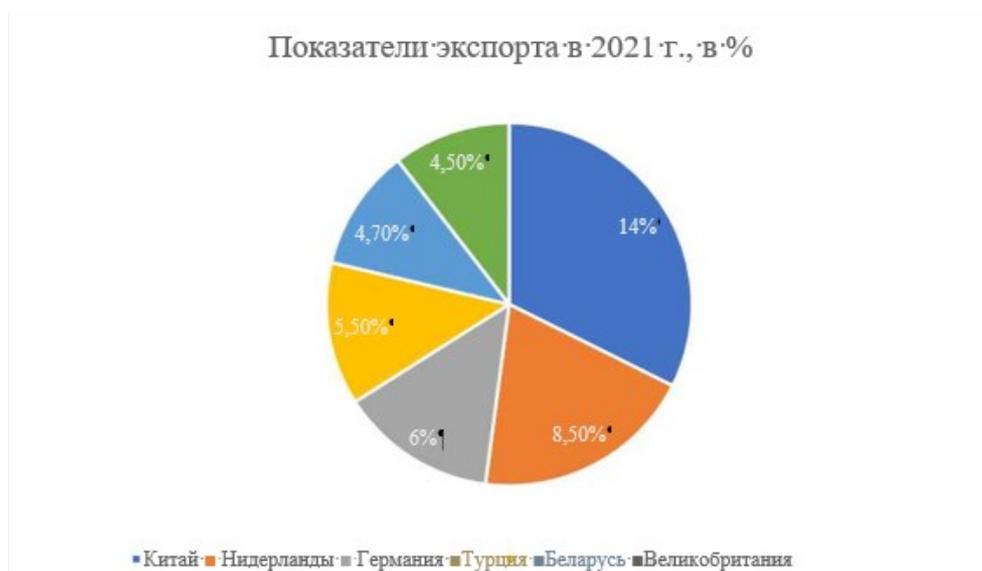


Рис. 5. Показатели экспорта с основными странами-партнерами в 2021 г.

Исходя из данных, представленных на рисунках 4 и 5, мы можем обнаружить, что партнерство России в отношении импорта и экспорта в 2021 г. было неодинаковым. В отношении импорта основными партнерами России явились Китай - 24,8 %, Германия - 9,3 %, США - 5,7 %,

Беларусь - 5,3 %, Корея - 4,4 %, Франция - 4,2 %. По отношению к экспорту перечень основных партнеров сложился следующим образом: Китай – 14 %, Нидерланды - 8,5 %, Германия – 6 %, Турция - 5,5 %, Беларусь - 4,7 %, Великобритания - 4,5 %. Основными партнёрами по обоим направлениям остались Китай, Германия и Беларусь.

Исходя из рисунков 4 и 5, можно прийти к выводу, что самым популярным товаром по экспортным операциям для России является топливо (минеральное топливо, смазочные масла и аналогичные материалы) - 42,1 %, а также иные промышленные товары и готовые изделия - 34,3 %, менее часто экспортируемыми являются пищевые продукты, напитки и табак - 6,7 %, непродовольственное сырье - 6,3 %, химические вещества - 5,7 %, а также машины и транспортное оборудование - 4,9 %. В отношении импорта Россия наиболее зависима от поставок машин и оборудования, их показатель составил - 41,2 %, также активно импортируются иные промышленные товары - 28,1 %, химические вещества - 14,7 % и пищевые продукты - 10,8 %.

В этих условиях санкционная политика недружественных стран столкнулась с эффектом, который можно назвать «ловушкой большой страны»: санкции против российского экспорта могут быть эффективными только в случае если они затрагивают его крупнейшие статьи, однако именно на рынках этих товаров Россия является большой страной, и ограничение ее поставок (или даже ожидание подобного ограничения) неминуемо приводит к росту мировых цен, который позволяет финансово компенсировать снижение физических объемов поставок, а также облегчает диверсификацию их географии. Таким образом, формальная эффективность санкций (т. е. их способность ограничивать российский экспорт) противоречит ее стратегической эффективности, т. е. способности ограничивать доходы от экспорта.

Подобного эффекта не возникало бы, если бы российские поставки за рубеж были более диверсифицированы, и значительная их часть приходилась на товары, на рынках которых Россия не имела бы значимого веса. Однако на практике именно низкая диверсификация экспорта и сохранение «нефтяного проклятья» обеспечили России относительный запас прочности, характерный для больших стран.

Важно отметить, что сложившаяся ситуация имеет и последствия второго порядка: рост мировых цен и сопутствующее повышение тем-

пов инфляции, а также физическое сокращение объемов поставок сырья из России повышает риски рецессии в недружественных развитых странах – странах ЕС и США, что в перспективе способно привести к снижению цен на сырьевые товары (прежде всего энергоносители).

В этих условиях с точки зрения российского экспорта критически важно использовать период высоких мировых цен на сырье для максимальной диверсификации поставок за счет расширения присутствия на растущих рынках азиатских стран.

Стоит отметить, что при отсутствии официальных оперативных статистических публикаций со стороны государственных органов Российской Федерации точная оценка результатов отечественной внешней торговли в современных реалиях затруднена. Тем не менее, масштабы сокращения экспорта и импорта отражает зеркальная статистика основных торговых партнеров России – прежде всего Китая и ЕС, на которые в 2021 г., по данным Федеральной таможенной службы (ФТС), приходилось 52 % отечественного экспорта и 56,8 % – импорта 201.

По данным Eurostat (рис. 6), уже в марте наблюдалось обвальное падение стоимостных объемов экспорта ЕС в Россию (на 52 % в годовичном выражении), в то время как российские поставки в ЕС возросли более чем в два раза в годовичном выражении и на 11,7 % по сравнению с февралем^{30 31}.

В апреле 2022 г. и экспорт, и импорт ЕС в торговле с Россией демонстрировал снижение в сравнении с предыдущим месяцем (на 22,3 и 14 % соответственно). Тем не менее, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года европейский импорт все равно возрос на 75,6 %, в то время как экспорт сократился на 60,3 %.

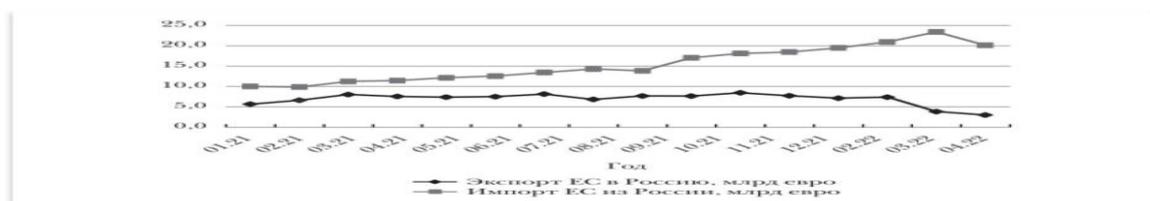


Рис. 6. Взаимная торговля ЕС и России в январе 2021 – апреле 2022 гг., млрд евро

³⁰Расчеты на основе данных Eurostat [Электронный ресурс]. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/EXT_ST_EU27_2020SITC__custom_3054180/default/table?lang=en (дата обращения: 31.08.2024).

³¹ Данные Eurostat [Электронный ресурс]. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat> (дата обращения: 31.08.2024).

В целом за март-апрель 2022 г. экспорт ЕС в Россию в годовом выражении снизился на 56 %, в то время как российские поставки на европейский рынок увеличились на 91,5 %.

В наибольшей степени пострадал европейский экспорт по статье «Машины и транспортное оборудование», в то время как наибольшую резистентность в изменившихся условиях ведения бизнеса с Россией продемонстрировали поставки продукции химической промышленности, что объясняется как конфигурацией санкционного режима, так и приостановкой деятельности в России иностранных компаний (табл. 1).

Таблица 1. Экспорт ЕС в Россию по товарным группам SITC22 в марте-апреле 2022 г.

Товарная группа	Стоимостные объемы в марте-апреле 2022 г., млн евро	Март-апрель 2022 г. к марту-апрелю 2021 г., в %	Март-апрель 2022 г. к январю-февралю 2022 г., в %
Экспорт по товарным группам SITC, всего	6858,9	44,0	47,2
Продовольствие, напитки и табак (SITC0)	642,1	64,6	66,0
Промышленные товары (SITC5- SITC8), в том числе:	5681,1	41,5	44,7
продукция химической промышленности (SITC5)	2617,2	80,4	75,0
промышленные товары, классифицируемые преимущественно по материалу (SITC6)	703,6	46,0	46,1
Машины и транспортное оборудование (SITC7)	1594,6	22,4	26,4

Рассмотрим перечень основных товаров, импорт которых в Россию запрещен, в связи с санкциями, введенными США, Европой и Украиной (табл. 2).

Таблица 2 - Товары, запрещенные к импорту из США, Европы и Украины

Страны, импорт товаров из которых на территорию Российской Федерации санкционных товаров запрещен	Список товаров, запрещенных для ввоза в Россию в связи с внедрёнными санкциями
США	парфюмерная продукция; предметы гардероба, цена которых превышает 1000\$; обувь, оптовая стоимость которой за пару более 1000\$; шелк; электромобили;
США	ковры; кожгалантерея; косметика и парфюмерная продукция; табачная продукция; спиртосодержащие напитки; ювелирные изделия, а также драгоценные камни; отдельные легковые авто, мотоциклы, снегоходы и судовые моторы; наручные часы.
Европа	мясопродукты; рыба и морепродукты; молокопродукты; овощи, фрукты, ягоды и прочие продукты растительного происхождения; технические товары (оборудование, машины и приспособления, теплообменники, металлоконструкции, станки, двигатели внутреннего сгорания и др.).
Украина	кондитерские изделия; алкогольная продукция; бобы соевые и шрот; крупа кукурузная; подсолнухи; консервы; молочная продукция; овощи, фрукты, ягоды и прочие продукты растительного происхождения.

Данные китайской статистики об объемах взаимной торговли с Россией также демонстрируют разнонаправленность динамики экспорта и импорта после начала санкционного давления (рис. 7).



Рис. 7. Взаимная торговля Китая и России в январе 2021 – мае 2022 гг., млрд евро

Начиная с марта 2022 г. высокими темпами растут стоимостные объемы российских поставок на китайский рынок, в то время как экспорт Китая в Россию в марте сократился на 27 % в сравнении с предыдущем месяцем, а после апрельской стабилизации уже в мае продемонстрировал начало восстановления (прирост на 13,7 % по сравнению с апрелем).

В целом за 5 месяцев 2022 г. российский экспорт в КНР в годовичном выражении возрос в 1,5 раза, импорт – на 7,2 %. Главным фактором роста российского экспорта в Китай явились поставки энергоносителей: в мае Россия поставила в КНР рекордные объемы сырой нефти (8,42 млн т) и стала крупнейшим поставщиком нефти на китайский рынок, опередив Саудовскую Аравию. Только за 4 месяца 2022 г. физические объемы экспорта сжиженного природного газа в Китай возросли на 15 %.

Таким образом, в условиях санкционного давления Россия активно перенаправляет потоки своих углеводородов на китайский рынок.

Имеющиеся данные позволяют сделать вывод о резистентности стоимостных объемов российского экспорта к санкционному давлению в настоящее время (в значительной степени это обусловлено ростом мировых цен на фоне санкционного «эффекта большой страны»)

при масштабном падении импорта, что обусловило рекордный рост положительного сальдо счета текущих операций и счета операций с капиталом, которое, по прогнозу ЦБ РФ, в 2022 г. должно составить 145 млрд долл.

Положительная динамика прослеживается и во внешнеторговых связях России с Ираном.

Торговые отношения России с Ираном в 2022 г. строились сразу в нескольких направлениях. Это и продолжение сотрудничества в энергетической сфере, которое прерывалось из-за санкций, и сотрудничество в торговле продукцией сельского хозяйства. Российские поставки продовольствия, сельхозсырья, продукции лесного хозяйства и деревообработки составили 90 % экспорта РФ в Иран, который за десять месяцев 2022 г. вырос на 27 %. За этот же период импорт из Ирана в Россию увеличился на 10 %, а продукция сельского хозяйства составила 60 % его объёма. Россия поставляет в Иран зерно, продукцию животноводства, жиры, масла (в основном растительного происхождения) и древесину в разных видах. В иранском экспорте в Россию значительную долю составляет продукция растениеводства – фрукты и овощи (рис.8).

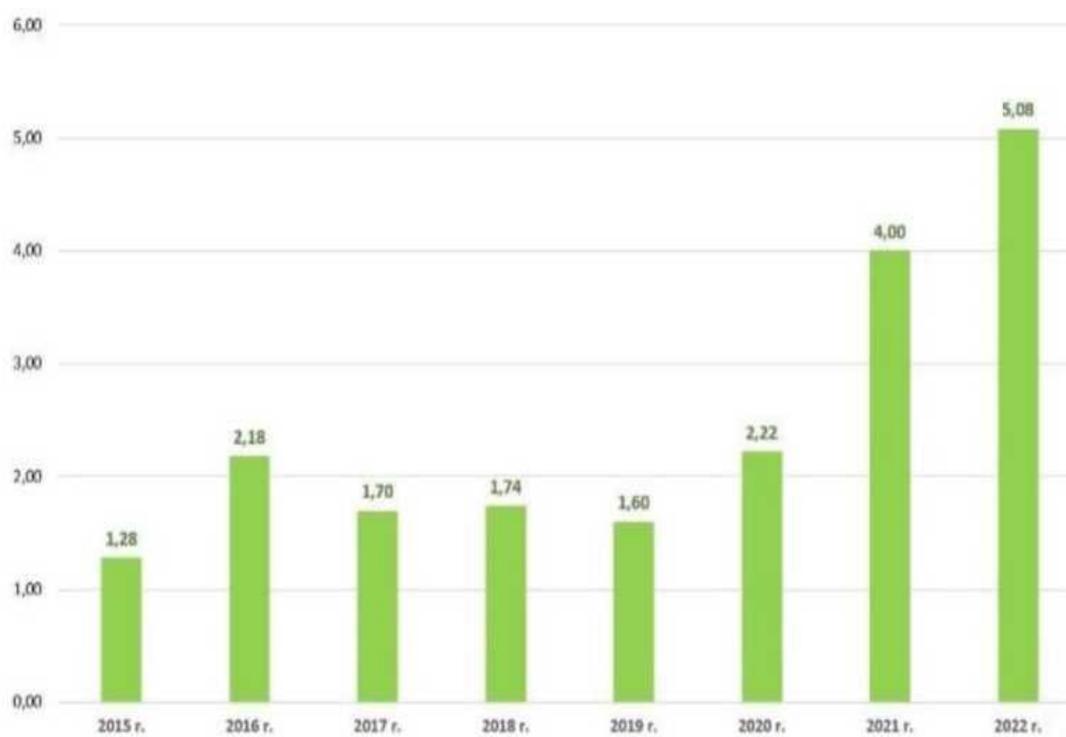


Рис. 8. Динамика товарооборота между Россией и Ираном 2015-2022 гг.

Полагаем, что сотрудничество России и Ирана может оказаться намного шире. Так, СМИ сообщают о возможной поставке в РФ иранских турбин – продукции предприятий, построенных ещё в шахском Иране немецкой Siemens. Также речь идёт о встречных поставках в Иран российского энергетического оборудования и продолжении строительства второго энергоблока Бушерской АЭС, заложенного в 2019 г., и закладке третьего. Кроме того, продолжается работа над созданием транспортного коридора «Север – Юг». Российская сторона предложила собрать единую дирекцию, в которой были бы представлены все страны – участницы проекта.

Достаточно крупными партнерами России в условиях санкционного давления явились также Индия и Турция.

В 2022 г. рост российского экспорта в Индию достигался в первую очередь за счёт увеличения поставок российской нефти. Индия стала вторым по значению после Китая покупателем в Азии, а Россия к концу прошлого года – самым крупным поставщиком нефти в Индию (22 %), опередив Ирак и Саудовскую Аравию. Кроме того, РФ нарастила поставки удобрений и некоторых видов сельхозпродукции в Индию. За десять месяцев 2022 г. Индия закупила российских товаров на 28 млрд долл., но экспортировала в Россию продукцию лишь на 2,3 млрд долл. Это на 14 % меньше, чем в том же периоде 2021 г. При этом страны договорились о переходе на торговлю в национальных валютах. После того как в начале декабря 2022 г. ряд российских банков получил разрешение открыть счета в индийских банках в местной валюте, на этих счетах стали накапливаться рупии.

Турция стала одним из главных бенефициаров переориентации российской внешней торговли на Восток. В 2021 г. её торговля с Россией превысила 33 млрд долл., а по итогам 2022 г. приблизилась к отметке 80 млрд. Произошло это во многом потому, что Турция стала перевалочным пунктом для продолжения поставок в Россию товаров из стран, отношения с которыми прекратились из-за санкций (рис. 9).

Сейчас Турция покупает российскую нефть, газ и зерно, а затем перепродаёт их в третьи страны. Углеводороды – в государства ЕС, которые отказались от российских энергоносителей, зерно – ближневосточным соседям. Также ведутся переговоры о поставке российского зерна и удобрений через Турцию в Африку. Санкции европейских

стран против России открыли для Турции окно возможностей, которым та воспользовалась.

За десять месяцев 2022 г. товарный экспорт Турции в РФ вырос в полтора раза к тому же периоду годом ранее и составил 6,9 млрд долл. В октябре Турция обошла Германию по объёму экспорта в Россию в долларовом эквиваленте – 1,15 млрд долл. против чуть менее чем 1 млрд долл. у Германии. Среди поставщиков товаров в РФ Турция вышла на третье место после Китая и Беларуси. Для Турции наращивание экспорта критически важно, потому что в её торговом балансе преобладают пробелы^{32 33}.

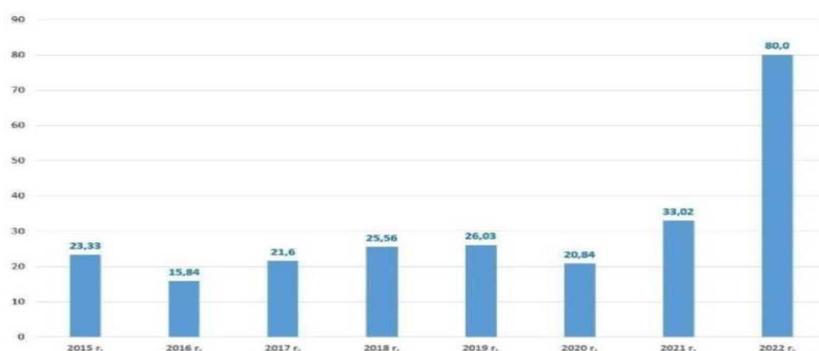


Рис. 9. Динамика товарооборота между Россией и Турцией 2015-2022 гг.

Таким образом, можно прийти к следующим выводам. С учетом высокой зависимости отечественной экономики от импорта именно снижение импорта в настоящее время выступает для нее ключевой угрозой. В этих условиях первоочередной задачей внешнеторговой политики России на современном этапе должно стать замещение выпадающего импорта, как за счет ускоренной реализации политики импортозамещения, так и изменения географии поставок. На фоне долгосрочных целей по импортозамещению в краткосрочной перспективе необходима всесторонняя поддержка импорта, необходимого для функционирования отечественной экономики (прежде всего инвестиционных и промежуточных товаров), включая содействие процессу изменения логистики и поиска новых поставщиков (в том числе за счет инвестиций в инфраструктуру, финансовой, юридической и дипломатической

³² Итоги 2022 года: торговля под санкциями [Электронный ресурс]. URL: <https://journal.open-broker.ru/research/torgovlya-pod-sankciyami/> (дата обращения 31.08.2024).

³³ Какие санкции вводили против России в 2022 году и как отвечала Россия [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/info/14538591> (дата обращения: 31.08.2024).

поддержки импортеров), а также – облегчение таможенных процедур, льготное кредитование, обеспечение льготных условий приобретения валюты и пр. Экспорт также нуждается в государственной поддержке усилий внешнеторговых операторов, направленных на поиск альтернативных рынков сбыта российской продукции.

Особой задачей выступает обеспечение стабильности внутренних цен в условиях восходящей ценовой динамики на мировых товарных рынках, в том числе за счет применения инструментов внешнеторгового регулирования. Ограничения санкционного характера во внешнеэкономической деятельности в 2022 году послужили основанием для принятия Правительством РФ ряда законодательных инициатив, подразумевающих легализацию параллельного импорта. Предполагается, что в Минпромторге намерены ежеквартально пересматривать список товаров для параллельного импорта.

Вопрос 5. Меры противодействия санкциям в отношении Российской Федерации

Меры, которые применяются Российской Федерацией в рамках противодействия введенным против нее санкциям в основном можно разделить на три категории:

1. ограничения в отношении иностранных компаний;
2. ограничения в отношении внешнеэкономической деятельности;
3. специальные экономические меры ^{34 35}.

Президентом Российской Федерации был принят Указ Президента РФ от 28.02.2022 № 79 «О применении специальных экономических мер в связи с недружественными действиями Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных 2 организаций».

³⁴ Информационный бюллетень Российского экспортного центра: ограничительные меры и контрмеры [Электронный ресурс]. URL: <https://export46.ru/upload/medialibrary/dfb/dfb0bc53a06f0985cfad17286cceb8a4.pdf> (дата обращения: 21.08.2024).

³⁵ Указ Президента РФ от 28.02.2022 № 79 «О применении специальных экономических мер в связи с недружественными действиями Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных организаций». П. 1.

В соответствии с данным указом приняты следующие основные ограничительные меры в отношении иностранных компаний:

Резидентам - участникам внешнеэкономической деятельности:

- осуществить обязательную продажу иностранной валюты в размере 80 процентов суммы иностранной валюты, зачисленной начиная с 1 января 2022 г. на их счета в уполномоченных банках на основании внешнеторговых контрактов, не позднее трех рабочих дней со дня вступления в силу Указа

- начиная с 28 февраля 2022 г. осуществлять обязательную продажу иностранной валюты в размере 80 процентов суммы иностранной валюты, зачисленной на их счета в уполномоченных банках на основании внешнеторговых контрактов, не позднее трех рабочих дней со дня зачисления такой иностранной валюты.

Запрещены с 1 марта 2022 г.:

- осуществление валютных операций, связанных с предоставлением резидентами в пользу нерезидентов иностранной валюты по договорам займа;

- зачисление резидентами иностранной валюты на свои счета (вклады), открытые в расположенных за пределами территории РФ банках и иных организациях финансового рынка, а также осуществление переводов денежных средств без открытия банковского счета с использованием электронных средств платежа, предоставленных иностранными поставщиками платежных услуг.

Предоставлена возможность по разрешению Центрального Банка изменить срок обязательной продажи валютной выручки:

- возможность не продавать часть валютной выручки, если эта часть идет на погашение кредита в иностранной валюте, оформленных российскими кредитными организациями

- обязательства оказавшихся под санкциями банков России до 01.09.2022 могут быть исполнены по договорам банковского счета (в валюте) юридических лиц-резидентов в рублях.

В рамках ограничительных мер в отношении внешнеэкономической деятельности Россия проводит следующую политику:

Предприняты изменения по повышению устойчивости российской экономики, в частности, Правительство РФ утвердило перечень иностранных государств и территорий, совершающих в отношении

России недружественные действия, в него в том числе вошли: Австралия, Великобритания (в т.ч. о. Джерси, о. Ангилья, Британские Виргинские острова, Гибралтар), страны ЕС, Исландия, Канада, Лихтенштейн, Микронезия, Монако, Новая Зеландия, Норвегия, Республика Корея, Сан-Марино, Северная Македония, Сингапур, США, Тайвань, Украина, Черногория, Швейцария, Япония.

Подписано постановление, в соответствии с которым все сделки и операции российских компаний с гражданами и фирмами из недружественных России стран будут одобряться правительственной комиссией по контролю за осуществлением иностранных инвестиций. Согласно документу, российская компания-резидент или иностранная фирма из недружественных стран должны обратиться с заявлением о разрешении на сделку.

В России введен временный запрет на вывоз из страны иностранных медицинских изделий, которые были доставлены из государств, присоединившихся к санкциям. Также Правительство упростило процедуру закупок медицинских изделий³⁶.

Предприняты следующие специальные экономические меры в сфере внешнеэкономической деятельности:

Установлен запрет на вывоз за пределы территории РФ ряда товаров, запрет не распространяется на товары с сертификатом СТ-1 или иного документа, подтверждающего российское происхождение товара, транзитные товары, вывоз в страны ЕАЭС и еще для ряда случаев, описанных в документе.

Устанавливается разрешительный порядок вывоза за пределы территории РФ на территории государств - членов ЕАЭС, Республики Абхазия и Республики Южная Осетия отдельных видов сельскохозяйственной техники и частей к ней- разрешения выдает Министерство сельского хозяйства России, транспортных средств, их частей и комплектующих- разрешения выдает Министерство транспорта России, промышленной продукции - разрешения выдает Министерство промышленности и торговли, лабораторного, добычного, геологоразведочного, геофизического оборудования и частей к нему- разрешения выдает Министерство природы России и других товаров.

³⁶ Политика санкций: меры, стратегии, инструменты [Электронный ресурс]. URL: https://russiancouncil.ru/upload/iblock/692/sanctions_policy_2020. (дата обращения: 21.08.2024).

Введен временный запрет на экспорт в третьи страны: о белый сахар о тростниковый сахар-сырец. Для вывоза сахара предусмотрен ряд исключений. Так, поставки этой продукции за пределы России будут возможны в том числе для оказания гуманитарной помощи, а также в рамках международных транзитных перевозок.

Введен временный запрет на экспорт зерновых в страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Запрет по зерновым распространяется на: пшеницу, рожь, ячмень, кукурузу. Для вывоза зерна предусмотрен ряд исключений³⁷.

Правительство продлило временный запрет на экспорт аммиачной селитры (отдельный вид азотных удобрений). Запрет не будет распространяться на экспорт продукции в Донецкую и Луганскую народные республики, а также Абхазию и Южную Осетию.

Правила сделок с иностранными компаниями из недружественных России стран и территорий Правительство установило в постановлении от 06.03.2022 №295. Все сделки и операции российских компаний с гражданами и компаниями из недружественных России стран будут одобряться специальной комиссией по контролю за осуществлением иностранных инвестиций.

В качестве отдельной меры необходимо отметить легализацию параллельного импорта. Параллельный импорт можно рассматривать в качестве процедуры ввоза зарубежных товарных категорий, на территорию государства, в отношении которого реализуются ограничительные меры и отсутствует прямое разрешение правообладателя на реализацию данного товара в этом государстве. В текущей ситуации Правительство РФ предполагает необходимым производить регулярное пополнение перечня таких товаров для того, чтобы расширить перечень товарных категорий, в отношении которых возможно производить данную операцию. В обоснование необходимости применения данной меры приводится точка зрения о том, что параллельный импорт позволит избежать дефицита тех или иных товаров для населения. Прогрессивным является то, что компетентные органы нашей страны выражают свою готовность к расширенному обсуждению конкретных товарных категорий, которые необходимо реализовывать на территории

³⁷ Информационный бюллетень Российского экспортного центра: ограничительные меры и контрмеры [Электронный ресурс]. URL: <https://export46.ru/upload/medialibrary/dfb/dfb0bc53a06f0985cfad17286cceb8a4.pdf> (дата обращения: 21.08.2024).

страны посредством применения данной процедуры. При этом основным критерием, на основании которого в настоящее время принимаются решения о расширении или уменьшении перечня разрешенных для параллельного импорта товаров, являются фактические отгрузки импортной продукции в Россию.

Таким образом, можно прийти к выводу, что меры противодействия санкциям в отношении Российской Федерации можно обобщить в виде табл. 3.

Основными целями, толкающими государство на активное применение политики параллельного импорта, являются недопустимость ограничения потребителей в приобретении необходимых категорий импортных товаров и оказание помощи представителям бизнеса. Однако, данная мера не является безусловно положительной, так как помимо предоставления широких возможностей для развития бизнес-процессов, параллельный импорт также представляет опасность создания абсолютно неопределенной ситуации в сфере правоприменения, которая и без того наблюдается в существующей ситуации активного санкционного давления на нашу страну³⁸.

Таблица 3 - Меры противодействия санкциям в отношении Российской Федерации

<p>Ограничения в отношении иностранных компаний</p>	<ul style="list-style-type: none"> - обязательная продажа иностранной валюты в размере 80 процентов суммы иностранной валюты; - запрет осуществления валютных операций, связанных с предоставлением резидентами в пользу нерезидентов иностранной валюты по договорам займа; - запрет зачисления резидентами иностранной валюты на свои счета (вклады), открытые в расположенных за пределами территории РФ банках и иных организациях финансового рынка <p>возможность не продавать часть валютной выручки, если эта часть идет на погашение кредита в иностранной валюте;</p> <ul style="list-style-type: none"> - обязательства оказавшихся под санкциями банков России до 01.09.2022 могут быть исполнены по договорам банковского счета (в валюте) юридических лиц-резидентов в рублях.
--	--

³⁸ Кошелева О.Э., Воробьева М.Д. Параллельный импорт в качестве антисанкционной меры // Бюллетень инновационных технологий. - 2023. - Т. 7. - № 1(25). - С. 40.

Ограничения в отношении внешнеэкономической деятельности	<ul style="list-style-type: none"> - утверждение перечня иностранных государств и территорий, совершающих в отношении России недружественные действия; - одобрение сделок и операций российских компаний с гражданами и фирмами из недружественных России стран правительственной комиссией по контролю за осуществлением ино-
Ограничения в отношении внешнеэкономической деятельности	<ul style="list-style-type: none"> - временный запрет на вывоз из страны иностранных медицинских изделий, которые были доставлены из государств, присоединившихся к санкциям.
Специальные экономические меры	<ul style="list-style-type: none"> - запрет на вывоз за пределы территории РФ ряда товаров (за исключением вывоза товаров с сертификатом СТ-1) - разрешительный порядок вывоза за пределы территории РФ на территории государств - членов ЕАЭС, Республики Абхазия и Республики Южная Осетия отдельных видов сельскохозяйственной техники и частей к ней - временный запрет на экспорт зерновых в страны Евразийского экономического союза - легализация параллельного импорта отдельных категорий товаров (ушедших с российского рынка производителей)

**Вопрос 6. Основные направления развития
торгово-экономических отношений Российской Федерации
в условиях санкционной политики**

Дальнейшее развитие торгово-экономических отношений Российской Федерации в условиях санкционной политики можно рассматривать с точки зрения двух направлений: развитие и поддержка отечественной экономики, развитие и поддержка торгово-экономических отношений с иными странами.

Направления развития торгово-экономических отношений Российской Федерации в условиях санкционной политики по поддержке отечественной экономики можно разделить на три основных направления:

1. финансовое направление поддержки;
2. регулятивное направление поддержки;

3. направления мер поддержки по отдельным секторам экономики³⁹.

Финансовые меры, предпринимаемые Банком России для поддержки в условиях санкционной политики:

- для поддержки банков:

1. временно приостановлены действия ограничений на полную стоимость потребительского кредита (займа) при заключении кредитором договоров;

2. коммерческие банки теперь могут привлекать деньги от Центрального Банка под более широкий кредитный портфель;

3. начиная с февраля 2022 г, российские банки не должны раскрывать на своих сайтах, а также на сайте Банка России бухгалтерскую (финансовую) отчетность (индивидуальную и консолидированную) по российским стандартам, а также дополнительные раскрытия к ней.

- в сфере валютного регулирования:

1. Центральный Банк ограничил размер авансового платежа от резидента нерезиденту по договорам, предусматривающим оказание нерезидентами услуг, выполнения нерезидентами работ, передача нерезидентом информации, результатов интеллектуальной деятельности, в том числе исключительных прав на них - не более 30 % от суммы обязательств, предусмотренных по каждому контракту;

2. Центральный Банк регламентировал процедуру обращения за разрешением осуществить обязательную продажу валютной выручки в срок, отличный от 3 дней, установленных Указом Президента № 79, а также в ином размере, если валютная выручка направляется на выполнение обязательств перед российскими кредитными организациями по кредитным договорам в иностранной валюте.

- для поддержки финансового рынка:

1. С 28 февраля 2022 года Центробанк запретил продажу ценных бумаг нерезидентам РФ, а также запретил вывод доходов и дивидендов за границу;

2. Для поддержания финансового рынка Центральный Банк РФ начнет покупать золото по цене Лондонской ассоциации рынка драгоценных металлов;

³⁹ Санкционная политика: «последствия режима» и перспективы экономического развития [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/article/1218559/> (дата обращения: 21.05.2024).

3. Министерству финансов до конца года потратить 1 трлн руб. на приобретение акций, таким образом поддержав фондовый рынок и одновременно скупив контрольные пакеты акций компаний из стратегически важных отраслей;

4. С 2 марта 2022 для ограничения вывоза валюты Президент РФ запретил вывозить наличными деньгами сумму более \$10 тыс. или ее эквивалента в любой другой валюте;

5. Отменена уплата 20-процентного НДС при покупке золотых слитков⁴⁰.

21.03.2022 вступили в силу специальные кредитные программы поддержки системообразующих организаций, оказавшихся в сложной ситуации из-за санкций. В части агропромышленного комплекса речь идет о кредитах до 5 млрд руб. по льготной ставке 10 % на срок не более 12 месяцев. Для организаций промышленности и торговли доступны кредиты по ставке 11 % годовых. Одно предприятие сможет получить до 10 млрд руб. на один год, группа компаний - до 30 млрд руб. До 22 марта 2022 г. Минэкономразвития направлены в Правительство РФ отраслевые перечни системообразующих организаций.

Ежегодно будут субсидироваться по 560 млн рублей внутренние перевозки между портами Санкт-Петербург и Мурманск и регионами Дальнего Востока. Деньги будут направляться компаниям-перевозчикам на компенсацию недополученных из-за льготных тарифов доходов, а также расходов, связанных с заходами судна в порты.

Регулятивное направление развития торгово-экономических отношений выразилось в следующем:

Введен запрет (мораторий) на плановые проверки ИП, предприятий малого и среднего бизнеса (МСП). За исключением случаев, когда есть риски для жизни и здоровья граждан.

Расширены компетенции Группы Российского экспортного центра. Группа РЭЦ будет поддерживать импорт через инструменты финансирования, страхования, гарантийную и иную поддержку, в том числе которая будет направлена на решение задач по перенастройке производственных цепочек и замене поставщиков оборудования и

⁴⁰ Информационный бюллетень Российского экспортного центра: ограничительные меры и контрмеры [Электронный ресурс]. URL: <https://export46.ru/upload/medialibrary/dfb/dfb0bc53a06f0985cfad17286cceb8a4.pdf> (дата обращения: 21.08.2024).

комплекующих производителей обеспечивая устойчивость производственных циклов.

Работа компаний-получателей субсидий по нацпроекту «Международная кооперация и экспорт», которые попали под санкции недружественных государств, упростится. Они смогут продлить на 2 года договоры о предоставлении субсидий, заключенные до 31 марта 2022 г. В течение этого времени от компаний не будут требовать возврата полученных средств и налагать штрафы⁴¹.

Правительство разрешило компаниям - участникам госзакупок не публиковать список своих контрагентов. Организации-эмитенты получили право не раскрывать частично или в полном объеме информацию о выпуске ценных бумаг.

Торгово-промышленная палата (ТПП) России будет выдавать документы о форс-мажоре, которые помогут избежать ответственности за невыполнение предпринимателями своих обязательств перед контрагентами, в том числе из-за вводимых ограничений, на бесплатной основе до конца апреля текущего года.

Отменены импортные пошлины на 458 позиций, расширено применение национальных валют во взаимной торговле, упрощение процедур импорта, в том числе использование копий сертификатов о происхождении товаров.

Одобрены ряд новаций в сфере таможенного регулирования:

- на 6 лет предоставляется право ввозить многокомпонентный товар в рамках нескольких внешнеэкономических сделок;
- исключается необходимость предоставлять обеспечение исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин и налогов для участников ВЭД, осуществляющих свою деятельность менее года;
- участники ВЭД, внесшие залог при выпуске товаров, освобождаются от уплаты пени при доначислении таможенным органом платежей по результатам экспертизы.

Меры поддержки по отдельным секторам экономики сводятся к следующим:

IT - отрасль:

⁴¹ Итоги 2022 года: торговля под санкциями [Электронный ресурс]. URL: <https://journal.open-broker.ru/research/torgovlya-pod-sankciyami/> (дата обращения: 21.05.2024).

- сотрудники российских ИТ-организаций до достижения ими возраста 27 лет получают отсрочку от армии и возможность получить льготную ипотеку со ставкой 5 % на время работы.

- Российские ИТ-компании на 3 года освобождены от уплаты налога на прибыль и проверок контрольными органами;

- ИТ-компании смогут на выгодных условиях взять кредиты на продолжение работы и новые проекты - по ставке, не превышающей 3 %;

- распространены действующие налоговые льготы на ИТ-компании, получающие доходы от размещения рекламы или оказания доп. услуг в своих приложениях и онлайн-сервисах, а также от продажи, установки, тестирования и сопровождения партнёрских отечественных ИТ-продуктов;

- введены процедуры упрощённого получения разрешения на работу и вида на жительство для иностранных граждан;

- предоставлены компаниям гранты на разработку и развитие ИТ-продуктов;

- обеспечено ускоренное импортозамещение ПО на объектах критической информационной инфраструктуры.

Отрасль машиностроения: производители металлообрабатывающего оборудования и станков, устройств числового программного управления и отдельных видов инструментов, работающие в условиях санкций, будут освобождены от казначейского сопровождения авансовых платежей, предоставляемых им в рамках исполнения контрактов за счёт государственных субсидий и бюджетных инвестиций.

Отрасль пищевой промышленности:

Одобрены ряд новации в сфере алкогольного рынка ссылка

- предлагается расширить эксперимент по маркировке импортируемого алкоголя, запущенный в Калининграде, предоставив право Правительству РФ определять территории, на которых проводится такой эксперимент. Также предусматривается продление срока эксперимента до 31 мая 2024 года;

- с 9 до 18 месяцев увеличивается срок нанесения федеральных специальных марок и ввоза маркированного алкоголя, такие правила будут действовать до 31 мая 2024 года;

- до 31 декабря 2023 года отменяется требование об отсутствии задолженности по налоговым, таможенным и другим обязательным платежам для выдачи федеральных специальных марок⁴².

Таким образом, рассмотренные меры поддержки по направлениям можно представить в обобщенном виде (табл. 4):

Таблица 4 - Направления и меры поддержки отечественной экономики

Финансовое направление	<ul style="list-style-type: none"> - ограничение размера авансового платежа от резидента нерезиденту; - запрет продажи ценных бумаг резидентов нерезидентам; - скупка контрольных пакетов акций компаний из стратегически важных отраслей; - отмена НДС при покупке золотых слитков; - специальные кредитные программы поддержки системообразующих организаций.
Регулятивное направление	<ul style="list-style-type: none"> - отмена импортных пошлин; - расширение компетенции РЭЦ; - новации в сфере таможенного регулирования; - выдача ТИП документов о форс-мажоре.
Поддержка по отдельным секторам экономики	<ul style="list-style-type: none"> - выгодные условия кредита на продолжение работы и новые проекты для IT-отрасли; - налоговые льготы для IT-компаний; - ускоренное импортозамещение ПО на объектах критической информационной инфраструктуры; - расширяется эксперимент по маркировке импортируемого алкоголя; - с 9 до 18 месяцев увеличивается срок нанесения федеральных специальных марок и ввоза маркированного алкоголя.

Направления развития Российской Федерации по поддержке торгово-экономических отношений с иными странами можно также рассматривать в различных сферах, с учетом того, что основными партнерами для России в сложившейся ситуации будут выступать страны ЕАЭС. Считаем, что отношения России и третьих стран будут развиваться в следующих основных сферах⁴³:

⁴² Санкционная политика: «последствия режима» и перспективы экономического развития [Электронный ресурс] URL: <https://www.garant.ru/article/1218559/> (дата обращения: 21.05.2024).

⁴³ Развитие ЕАЭС 2022+ стратегические задачи и требования времени: доклад. М., 2023. № 84. С. 39.

- промышленная кооперация:

1. Проведение политики импортозамещения взаимного сотрудничества. В Армении и Киргизии принимаются меры по развитию производства текстиля и одежды, продовольственных товаров, запуску новых промышленных производств. Обширный перечень отраслей и товаров, которые планируются к импортозамещению, сформирован в Беларуси, Казахстане и России. В числе товаров, попадающих под операции взаимнообмена в рамках импортозамещения, например, такие как: легковые автомобили и запчасти для них, турбореактивные двигатели, различная бытовая техника, электрические проводники, товары текстильной промышленности и другие. В агропромышленном комплексе между странами ЕАЭС организуется сотрудничество по импортозамещению таких товаров, как: зерноуборочные комбайны, прочие машины для уборки урожая, машины для очистки, сортировки или калибровки семян, зерна или сухих бобовых культур, прочие органические соединения, луковицы и многое другое.

2. Производство электрических транспортных средств. Данная отрасль отвечает планам стран ЕАЭС по развитию «зеленой» экономики, предоставляет возможность вырабатывать передовые технические и технологические решения, обеспечивать производство всем необходимым сырьем и компонентами. Для развития кооперации и выпуска конкурентоспособной на внутреннем и мировом рынке продукции в ближайшее время потребуется обеспечить комплексную систему поддержки данных проектов, исключить создание избыточных мощностей и выстраивать цепочки добавленной стоимости с минимальными издержками.

- развитие логистического потенциала стран ЕАЭС: государства-члены ЕАЭС находятся на пути трех международных транспортных коридоров (МТК): Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), коридоров Север – Юг и Восток – Запад⁴⁴.

Транскаспийский международный транспортный маршрут преимущественно обслуживает грузы, которые следуют из Китая в Европу через Казахстан, Азербайджан и Грузию, минуя Россию. К маршруту также подключена Украина. Тем не менее основу товарооборота составляют обмены между ЕС и Китаем, в то время как объем торговли

⁴⁴ Развитие ЕАЭС 2022+ стратегические задачи и требования времени: доклад. М., 2023. № 84. С. 111.

между оставшимися участниками маршрута незначителен. Соответственно, экспортные возможности стран ЕАЭС на этом маршруте реализованы не до конца. В настоящее время Казахстан планирует создать собственный паромный флот для реализации задач ТМТМ. При этом России важно отслеживать ситуацию с развитием данного маршрута и продвигать интересы и участие российских компаний. В рамках коридора возможна эксплуатация трех маршрутов: западного (через Россию и Азербайджан преимущественно железнодорожным транспортом), транскаспийского (из России через Каспийское море в Туркменистан и Иран), восточного (через Россию, Казахстан и Туркменистан в Иран вдоль восточного побережья Каспийского моря).

В качестве отдельного направления необходимо отметить переориентацию торговых потоков: разрыв торговых связей в результате санкционного воздействия касается в первую очередь России. В текущей ситуации одним из первых шагов для минимизации негативных эффектов может стать переориентация на внутренний рынок. Это потребует перестройки российской экономики, мер ее регулирования и стимулов для развития. Наиболее перспективные альтернативные рынки сбыта для российской продукции с точки зрения нереализованного экспортного потенциала: Китай, Индия, Турция, Египет, Вьетнам, Узбекистан, Бразилия, Мексика, Индонезия, Алжир и иные. Во взаимодействии с данными странами Россия получит возможность реализовать экспортный потенциал в отношении: минеральных продуктов, цветных и черных металлов, товаров химической промышленности, машин и оборудования - во взаимодействии с Китаем, Индией и Турцией. Дерево и изделия из него, морепродукты, зерновые, удобрения, растительные и животные жиры - во взаимодействии с Египтом, Вьетнамом, Узбекистаном и Бразилией. Бумага и картон, пластик и изделия из него, транспортные средства (кроме ж/д) - во взаимодействии с Мексикой, Индонезией и Алжиром⁴⁵.

Таким образом, рассмотренные меры по развитию и поддержке торгово-экономических отношений с иными странами можно представить в обобщенном виде следующим образом:

1. Промышленная кооперация:

⁴⁵ Развитие ЕАЭС 2022+ стратегические задачи и требования времени: доклад. М., 2023. № 84. С. 41.

- проведение политики импортозамещения и взаимного сотрудничества;

- производство электрических транспортных средств.

2. Развитие логистического потенциала стран ЕАЭС:

- создание Казахстаном собственного паромного флота;
- эксплуатация трех маршрутов: западного (через Россию и Азербайджан преимущественно железнодорожным транспортом), транскаспийского (из России через Каспийское море в Туркменистан и Иран), восточного (через Россию, Казахстан и Туркменистан в Иран вдоль восточного побережья Каспийского моря).

3. Переориентация торговых потоков:

- переориентация на внутренний рынок;
- использование перспективных альтернативных рынков сбыта для российской продукции с точки зрения нереализованного экспортного потенциала: Китай, Индия, Турция, Египет, Вьетнам, Узбекистан, Бразилия, Мексика, Индонезия, Алжир.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 1

Задача 1

Россия купила в Белоруссии мебель, произведенную совместным российско-белорусским предприятием. Какие формы международных экономических отношений были использованы в этой сделке? Какими показателями можно охарактеризовать эффективность внешнеэкономической деятельности государства? Обоснуйте свой ответ.

Задача 2

Объясните, каким образом российский импортер автомобилей может финансировать поставку автомобилей «Ford» из США.

Объясните также такое утверждение: «Российский экспорт зарабатывает валюту, которую россияне могут использовать для финансирования импорта».

Задача 3

США производят самолеты. Цена одного самолета на внутреннем рынке – 50 млн. долл. 45 % материалов и комплектующих деталей, необходимых для производства самолетов, закупается за границей. Доля

стоимости импортных комплектующих в цене конечной продукции составляет 20 %. В целях защиты национальных производителей и поддержания занятости США вводят таможенный тариф, в соответствии с которым ставка таможенной пошлины на импортный самолет составляет 15 %, а на импортные материалы и комплектующие, используемые в самолетостроении – 10 %. Каков в этом случае фактический уровень таможенной защиты самолетостроения в стране?

Задача 4

В прошедшем году индекс цен на товары, вывозимые из условной страны, упал на 7 процентных пунктов, а индекс импортных цен вырос на 4 процентных пунктов. Рассчитайте, каким был в прошедшем году индекс условий внешней торговли.

Задача 5

Германия производит автомобили. Цена одного автомобиля на внутреннем рынке – 6 тыс. долл., 50 % материалов и комплектующих деталей, необходимых для производства самолетов, закупается за границей. Доля стоимости импортных комплектующих в цене конечной продукции составляет 20 %. В целях защиты национальных производителей и поддержания занятости Германия вводит таможенный тариф, в соответствии с которым ставка таможенной пошлины на импортный автомобиль составляет 15 %, а на импортные материалы и комплектующие, используемые в автомобилестроении – 10 %. Каков в этом случае фактический уровень таможенной защиты самолетостроения в стране?

Тема 2. ИННОВАЦИИ В ЕДИНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ЕАЭС

Вопрос 1. ЕАЭС как субъект внешнеэкономической деятельности

Евразийский экономический союз (далее ЕАЭС, Союз) - это международная организация, созданная для содействия развитию экономических отношений между государствами Евразии. Ее целью является создание единого экономического пространства, которое обеспечит более эффективную взаимную и внешнюю торговлю, инвестиционную деятельность, снижение таможенных и иных барьеров, в том числе тарифных.

Сразу после распада СССР на постсоветском пространстве стала очевидной потребность в создании интеграционного экономического объединения, поскольку в период его существования экономики союзных республик были взаимозависимы, и производственные циклы часто включали компоненты, созданные в разных республиках. Политический суверенитет и жесткий таможенный контроль на границах республик после распада СССР препятствовали свободному перемещению товаров, а значит развитию внешней торговли и экономики в целом. Наиболее значимым примером того времени стал опыт Европейского Союза, созданного во второй половине XX века, который является наглядным доказательством необходимости экономической интеграции и поступательного продвижения к ней на длинном пути исторического развития⁴⁶.

Важной предпосылкой к формированию евразийской интеграции стало создание Всемирной торговой организации (далее ВТО) в 1995 году. Это событие дало толчок к развитию дискуссии об экономической интеграции на евразийском пространстве, которая рассматривалась как один из первоначальных шагов к вступлению в ВТО. Примечательно, что законодательная база и инструменты таможенного и экономического контроля, необходимые для вступления в ВТО в равной степени важны и актуальны и в рамках региональной интеграции.

⁴⁶ Дорофеева М.В., Зайцева Е.М. ЕАЭС: история создания, договор, структура // Актуальные проблемы международных отношений и международного права: Сборник материалов международной конференции. М., 2020. С. 208.

Краткая хронология событий, имеющих политико-экономическое значение и выступающих шагами на пути становления ЕАЭС рассмотрена в табл. 5.

Таблица 5 - Основные этапы формирования Евразийского экономического союза

Период	Событие
1994 год	Предложение о формировании ЕАЭС, внесенное Н. Назарбаевым в ходе официального выступления
1995 год	Соглашение о создании Таможенного союза и формировании общего рынка между Россией и Беларусью, к которому в том же году присоединился Казахстан
1996 - 1999 гг.	Углубление экономической интеграции в рамках Таможенного союза
2000 год	Создание ЕврАзЭС на базе Таможенного союза с участием России, Беларуси, Казахстана, Киргизии и Таджикистана
2007 год	Россия, Белоруссия и Казахстан подписали Договор о создании единой таможенной территории и формировании Таможенного союза на базе ЕврАзЭС
2010-2011 гг.	Функционирование и развитие Таможенного союза ЕврАзЭС, ликвидация таможенных границ между странами и развитие таможенного и наднационального законодательства
2012-2013 гг.	Развитие наднациональных регулирующих механизмов, в частности, Евразийской экономической комиссии
2014 год	Подписание договора о формировании ЕАЭС

ЕАЭС был формально создан в 2014 году Россией, Белоруссией и Казахстаном. Позднее, в 2015 году, когда вступил в силу подписанный Договор о создании ЕАЭС (1 января 2015 года), состав участников Союза был расширен Арменией (1 января 2015 года) и Кыргызстаном (21 мая 2015 года).

Активное развитие идеи создания ЕАЭС началось еще в период формирования Таможенного союза между Россией, Белоруссией и Казахстаном в 2010 году. Тогда Таможенный союз был создан с целью⁴⁷⁴⁸

⁴⁷ Карсаев К.И. Проблематика соотношения права ВТО и права ЕАЭС // Новый юридический вестник. 2022. № 2 (35). С. 31.

⁴⁸ Барская В.В. ЕврАзЭС и ЕАЭС: история создания и перспективы // Экономика и социум. 2015. № 4 (17). С. 97-98.

координации экономических процессов и управления таможенным пространством трех государств. Создание ЕАЭС было предложено как естественное продолжение этих процессов, с участием различных государств. Основная идея создания ЕАЭС заключалась в том, чтобы объединить экономические ресурсы государств-участников для обеспечения эффективной торговли и инвестиций между странами. Другой важной задачей было создание условий для общего противодействия глобальным угрозам, таким как терроризм, энергетическая зависимость и другие международные проблемы.

Базовыми целями создания ЕАЭС можно назвать:

- координацию экономической политики между участниками союза;
- обеспечение свободного обмена товарами, услугами, рабочей силой и капиталом внутри Союза;
- формирование общих стандартов и правил для усиления конкуренции внутри союза;
- развитие транспортной и инфраструктурной сети для облегчения взаимной торговли.

Таким образом, ЕАЭС не только объединяет государства экономически, но и создает основу для общей безопасности и сотрудничества между участниками.

Для достижения данной цели было создано многочисленные механизмы и структуры, включая Совет глав правительств, Евразийскую экономическую комиссию (далее ЕЭК), Коллегию ЕЭК, Суд ЕАЭС и др. Также развитие Союза предполагает формирование общего рынка услуг, финансов, товаров, в т. ч. энергетического сектора. Сегодня на единой экономической территории ЕАЭС действуют общие рынки товаров, лекарственных средств, медицинских изделий и пр.

Как субъект внешнеэкономической деятельности Евразийский экономический союз можно охарактеризовать с учетом его основных черт и особенностей.

Основными ключевыми чертами ЕАЭС в контексте внешнеэкономической деятельности выступают:

1) *Развитие торговых отношений.* ЕАЭС способствует развитию взаимной торговли стран-участниц и внешней торговли с третьими странами. Интеграция создает благоприятные условия для ведения внешнеторговой деятельности, включая снижение торговых барьеров,

гармонизацию технических регламентов и стандартов, а также создание зоны свободной торговли внутри Союза.

2) *Инвестиционная политика.* Союз стремится стимулировать приток прямых иностранных инвестиций в регион посредством создания благоприятной инвестиционной среды и защиты прав инвесторов, которые являются важными аспектами внешнеэкономической деятельности ЕАЭС.

3) *Сотрудничество с другими региональными и международными организациями.* ЕАЭС устанавливает и развивает партнерские отношения с другими региональными организациями, такими как Европейский союз, ШОС и пр., с целью укрепления экономического сотрудничества и взаимодействия, в частности, и упрощения взаимной торговли с ними.

4) *Развитие инфраструктуры.* В рамках Евразийского экономического союза придается большое значение развитию транспортной, энергетической и логистической инфраструктуры. Инфраструктурное совершенствование территории ЕАЭС способствует более эффективной торговле и интеграции Союза в глобальные цепочки поставок.

5) *Координация экономической политики.* ЕАЭС осуществляет координацию экономической политики между странами-членами, включая вопросы таможенного регулирования, монетарной политики, антимонопольной политики и другие аспекты, посредством которых становится возможным обеспечение согласованности и сотрудничества в экономической сфере.

Большое значение для развития ЕАЭС имеет взаимная торговля стран-участниц. Внутренний рынок ЕАЭС является крупнейшим рынком товаров и услуг в Евразии, объединяющим более 180 миллионов человек. Торговля между странами-членами союза позволяет увеличить объемы производства товаров и обмена ими, диверсифицировать структуру товарного рынка, снизить транспортные и таможенные расходы, увеличить конкуренцию и повысить уровень жизни населения. Все это способствует экономическому росту и развитию в рамках ЕАЭС.

Учитывая общность таможенной территории интеграционного объединения, взаимная торговля в его рамках осуществляется в особом порядке. В частности, процесс взаимного экспорта в рамках ЕАЭС осуществляется с учетом:

- сниженных торговых барьеров (только техническое регулирование и меры по защите национальных рынков) и упрощенных процедур оформления товаров (отсутствие внутренних таможенных границ определило отмену необходимости таможенного декларирования товаров и помещения их под таможенные процедуры);

- возможность использовать предпочтительные условия торговли, такие как освобождение от таможенных пошлин, таможенных сборов и прочих налогов, связанных с импортом товаров (экспортные налоги при этом сохраняются);

- равный доступ к рынку стран-участниц ЕАЭС;

- увеличение объемов торговли между странами-участницами за счет более эффективного использования ресурсов;

- упрощение процедур сертификации, маркировки и упаковки за счет действия единых требований (за рядом исключений);

- экономико-политическая стабильность ведения торговли.

Несмотря на минимизацию таможенных, технических и иных экономических барьеров во взаимной торговле государств-членов ЕАЭС, налоговая политика продолжает оставаться одним из инструментов реализации национальных интересов участников интеграции. В целях эффективного администрирования налоговых платежей, формирующихся в процессе взаимной торговли товарами в пределах ЕАЭС, а также для организации ведения таможенной статистики, применяется статистическая форма учета перемещения товаров, которая подается участником ВЭД в таможенный орган по факту получения или отгрузки товаров.

Итак, ЕАЭС является одним из ключевых интеграционных проектов в регионе. Евразийский экономический союз представляет собой субъект внешнеэкономической деятельности, способствующий развитию торговли, инвестиций и экономического сотрудничества между государствами-членами и третьими странами (их объединениями). ЕАЭС также стремится активно взаимодействовать с другими региональными и международными организациями для достижения общих экономических целей.

Вопрос 2. Интегрированная информационная система ЕАЭС

В условиях всеобщей цифровизации важнейшим условием эффективного развития экономической интеграции представляется налаживание бесперебойного обмена информацией и организация ее централизованного хранения. С этой целью с 2010 года началась разработка проекта Интегрированной информационной системы ЕАЭС (далее ИИС ЕАЭС).

В 2012 году было принято решение о создании Технического комитета ЕАЭС, ответственного за разработку стандартов и нормативных документов в рамках союза, что стало первым шагом к созданию единой информационной системы.

Позднее, в 2013 году была разработана концепция ИИС ЕАЭС, которая определила основные принципы и задачи системы. Документ предусматривал создание единой информационной платформы, обеспечивающей эффективное взаимодействие между государствами-членами ЕАЭС и автоматизацию процессов обмена данными.

Следующим шагом на пути формирования ИИС ЕАЭС стало подписание в 2015 году Соглашения о формировании системы. В этом документе были установлены правовые основы для разработки, внедрения и функционирования ИИС, определены цели, задачи и принципы ИИС ЕАЭС, а также ее организационная структура и порядок взаимодействия между участниками системы.

После подписания названного соглашения начался этап разработки и внедрения ИИС ЕАЭС, включающий разработку технических решений, создание информационной инфраструктуры, разработку стандартов и протоколов обмена информацией, а также обучение и подготовку персонала. Справедливо будет отметить, что в определенной степени данный этап продолжает реализовываться и сегодня.

В 2018 году ИИС ЕАЭС была запущена в пилотном режиме. В рамках пилотного проекта были реализованы несколько модулей системы, таких как модуль таможенного дела и модуль статистики. Постепенно система была расширена и включила в себя другие области, такие как финансовое регулирование и взаимодействие, процессы сертификации и электронной торговли⁴⁹.

⁴⁹ Гильяно А.А. Цифровая трансформация как ключевой фактор интеграционного разви-

Сегодня ИИС ЕАЭС продолжает развиваться и совершенствоваться. Ведется работа по расширению функциональности системы, повышению ее эффективности, внедрению новых модулей и стандартов, а также совершенствованию процессов взаимодействия между участниками.

Формирование Интегрированной информационной системы в рамках Евразийского экономического осуществляется в соответствии с основными предпосылками, актуальность которых с течением времени снизилась лишь незначительно.

Во-первых, в условиях многокомпонентности таможенного и внешнеторгового регулирования в рамках ЕАЭС становится необходимо обеспечение их прозрачности. ИИС ЕАЭС позволяет повысить эффективность и упростить государственные процессы, связанные с внешнеэкономической деятельностью и экономической интеграцией. Автоматизация и централизация информационных систем снижают количество бюрократических процедур, ускоряют обмен информацией и улучшают качество принимаемых решений. Учитывая изложенное, формирование ИИС ЕАЭС выступало давно назревшей необходимостью.

Во-вторых, на протяжении всего периода существования ЕАЭС, проблемой, требующей внедрения ИИС, были транзакционные издержки, связанные с кооперационным сотрудничеством и осуществлением взаимной торговли между государствами-членами и внешней торговлей Союза. В данном случае ИИС ЕАЭС способствует упрощению процессов таможенного оформления, стандартизации и сертификации, осуществления платежей и расчетов, что обеспечивает сокращение временных и финансовых издержек на осуществление внешнеэкономических операций как внутри ЕАЭС, так и с внешними партнерами.

В-третьих, формирование ИИС ЕАЭС способствует развитию и укреплению торговых отношений между странами-членами Союза благодаря обеспечению согласованности и сотрудничества в области таможенного администрирования, торговой статистики, качества и безопасности товаров, что, в свою очередь, способствует увеличению объемов внешней торговли.

тия стран ЕАЭС в условиях санкций // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2023. № 1 (50). С. 38.

В-четвертых, обеспечение комплексного сквозного обмена данными между государствами-членами ЕАЭС направлено на повышение конкурентоспособности общей экономики интеграционного объединения за счет роста прозрачности и предсказуемости условий бизнеса, а также создания благоприятной инвестиционной среды. Данная цель выступает одним из основных направлений деятельности Союза и очевидной предпосылкой к формированию ИИС ЕАЭС.

В-пятых, в условиях действия внешних дестабилизирующих факторов экономического и политического характера, крайне актуальным становится углубление интеграции стран-членов ЕАЭС, в том числе, посредством унификации важнейших подходов к осуществлению таможенного администрирования (например, в части налогообложения импортируемых товаров). В этих условиях формирование ИИС ЕАЭС выступает инструментом, направленным на активизацию деятельности стран-участниц Союза по сближению подходов к таможенному регулированию в особо чувствительных направлениях⁵⁰.

Обобщая подходы к пониманию рассматриваемой системы, можно заключить, что ИИС ЕАЭС - это комплексная информационно-коммуникационная платформа, созданная для обеспечения эффективного функционирования и координации межгосударственных процессов в рамках Евразийского экономического союза.

Сущность ИИС ЕАЭС заключается в том, чтобы обеспечить автоматизацию и интеграцию различных информационных систем и баз данных, используемых членами ЕАЭС, с целью обмена информацией и координации деятельности в различных сферах экономической деятельности, включая таможенное регулирование.

Многочисленность задач и функций ИИС ЕАЭС диктует необходимость их категорирования. Для удобства исследования автором было осуществлено распределение предусмотренных законодательством ЕАЭС задач и функций ИИС по группам, в зависимости от сфер регулирования:

1) *Таможенное администрирование.* ИИС ЕАЭС обеспечивает автоматизацию и электронное взаимодействие между таможенными

⁵⁰ Яник А.А. Цифровое пространство ЕАЭС: актуальное состояние и перспективы // Международное право и международные организации. 2021. № 3. С. 49.

органами государств-членов ЕАЭС. Она позволяет эффективно осуществлять таможенные процедуры, такие как декларирование товаров, таможенное оформление и контроль и пр.

2) *Регулирование товарного и санитарно-эпидемиологического надзора.* ИИС ЕАЭС облегчает обмен информацией о требованиях к качеству и безопасности товаров, а также обеспечивает координацию санитарно-эпидемиологического надзора и сертификации продукции.

3) *Статистика взаимной и внешней торговли и процессов, включенных в нее.* ИИС ЕАЭС собирает, анализирует и обеспечивает возможность обмена статистическими данными между государствами-членами ЕАЭС. Данная опция позволяет следить за экономическими показателями, статистикой внешней торговли и другими важными данными для принятия решений в области экономической и таможенной политики интеграции.

4) *Финансовое взаимодействие.* ИИС ЕАЭС обеспечивает электронное взаимодействие между финансовыми учреждениями и платежными системами государств-членов ЕАЭС. Это включает обмен информацией о банковских операциях, электронные платежи и расчеты, а также контроль за финансовыми транзакциями в рамках Союза.

5) *Электронная торговля.* ИИС ЕАЭС способствует развитию электронной торговли между государствами-членами ЕАЭС, предоставляя инструменты для осуществления электронных сделок, электронного документооборота и защиты прав потребителей.

ИИС ЕАЭС имеет своей целью повысить прозрачность, эффективность и координацию межгосударственных процессов в рамках Евразийского экономического союза. Система способствует упрощению бизнес-процессов, снижению бюрократических барьеров и повышению конкурентоспособности ЕАЭС на международной арене.

Построение ИИС ЕАЭС основано на определенных принципах, которые предусмотрены документами, регулирующими деятельность ЕАЭС. Основные принципы формирования Интегрированной информационной системы Союза, включают⁵¹:

⁵¹ Официальный портал проекта Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <http://system.eaeunion.org/> (дата обращения: 25.05.2023).

1) *Принцип целостности и единства.* ИИС ЕАЭС строится на принципе целостности и единства информационной системы, объединяющей все государства-члены Союза. Данный принцип предусматривает создание единой информационной инфраструктуры и обеспечение взаимодействия между информационными системами всех участников.

2) *Принцип взаимодействия и сотрудничества.* ИИС ЕАЭС основан на принципе взаимодействия и сотрудничества между государствами-членами Союза, который предусматривает обмен информацией и координацию деятельности между различными национальными и наднациональными органами и учреждениями, ответственными за функционирование системы.

3) *Принцип открытости и прозрачности.* ИИС ЕАЭС строится на принципе открытости и прозрачности в обмене информацией, предусматривающем доступ к информации для всех заинтересованных сторон, а также обеспечение защиты информации и конфиденциальности данных.

4) *Принцип стандартизации и совместимости.* ИИС ЕАЭС формируется на основе принципа стандартизации и совместимости информационных технологий и систем. Данный принцип предусматривает использование общих стандартов и протоколов в обмене информацией, чтобы обеспечить совместимость и взаимодействие между различными информационными системами.

Рассмотренные принципы являются основой для разработки и реализации ИИС ЕАЭС и помогают обеспечить эффективное функционирование и взаимодействие между государствами-членами союза в сфере информационного обмена и координации деятельности.

Таким образом, формирование ИИС в рамках ЕАЭС в настоящее время обусловлено необходимостью повышения эффективности и укрепления торговых отношений и интеграционных процессов в рамках Союза. Основным подходом, применяемым в процессе построения ИИС выступает комплексный учет общих процессов и подходов к реализации внешней и внутренней политики интеграции, в частности, в сфере таможенного администрирования.

Будучи разработанным более 10 лет назад, проект ИИС ЕАЭС реализуется и сегодня, сопровождаясь изменениями, соответствующими

актуальным условиям ведения торгово-экономической деятельности интеграционного объединения.

Вопрос 3. Нормативное правовое обеспечение функционирования интегрированной информационной системы ЕАЭС

Нормативное правовое регулирование развития и функционирования ИИС ЕАЭС осуществляется на основе системы правоустанавливающих документов, принятых в хронологической последовательности, в соответствии с этапами развития Интегрированной системы Союза, а также с учетом действующих соглашений и рекомендаций международных организаций в сфере цифровизации таможенного администрирования.

Среди международных нормативных правовых актов, учтенных при выработке подхода к формированию ИИС ЕАЭС имеют место:

- Конвенция ООН Об использовании электронных сообщений в международных договорах 2007г.;

- Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г. в редакции Брюссельского Протокола от 26 июня 1999 г. (Республика Беларусь, Республика Казахстан и Российская Федерация являются участниками Конвенции);

- Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации 2005 г. (Российская Федерация является участником данного документа с июня 2005г.);

- Рекомендация № 18 ЕЭК ООН Меры по упрощению процедур международной торговле Европейской экономической комиссии ООН;

- Рекомендация № 33 ЕЭК ООН Рекомендации и руководящие принципы по созданию механизма «единого окна»;

- Рекомендация №34 ЕЭК ООН По стандартизации и упрощению данных в международной торговле;

- Рекомендация № 35 ЕЭК ООН Выработка правовой основы системы «единого окна» в международной торговле.

Перечисленные документы являются международно-правовой основой для построения интегрированных информационных систем в рамках экономических и таможенных союзов стран.

Рассмотрим действующие нормативные правовые акты, которые легли в основу формирования ИИИС ЕАЭС:

1) Решение Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 19.11.2010 № 60 «О Концепции создания Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза и первоочередных мерах по ее реализации», которое определило формат общего централизованного аккумулирования данных и документов в рамках действовавшего тогда Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана. В качестве первоочередных мер по реализации предложенной концепции документ предусматривал проведение работ по цифровизации данных на национальном уровне стран-участниц интеграции.

Следует отметить, что базовая концепция ИИС осталась неизменной и сегодня как в части модели взаимодействия, так и в части базовых обеспечивающих мер.

2) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 16.08.2011 № 771 «О техническом задании на создание Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза». Данный документ определил основные этапы формирования ИИС ЕАЭС и их содержание. К вопросам, урегулированным данным нормативным правовым актом относятся: цели и задачи формирования информационной системы, характеристика основных объектов автоматизации, технические требования к ИИС и ее отдельным элементам, порядок и сроки проведения работ, порядок контроля за ходом выполнения предусмотренных документом этапов формирования системы.

Примечательно, что плановым сроком окончания работ по автоматизации объектов и процессов в рамках построения ИИС установлен 2013 год. Данный показатель не был достигнут ввиду расширения и углубления интеграционного взаимодействия, а также ввиду отсутствия технической возможности и согласованности между государствами-участниками интеграции.

Однако, сформированный в рамках рассматриваемого документа подход к структуре ИИС лег в основу действующей архитектуры Интегрированной информационной системы ЕАЭС.

3) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.10.2013 № 215 «Об утверждении плана мероприятий по созданию и развитию интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза на 2013 - 2014 годы». Документ определил перечень задач для национальных ведомств стран-участниц

ЕАЭС, не выполненных в рамках предыдущего задания, но необходимых для дальнейшего построения Интегрированной информационной системы.

4) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 12.11.2013 № 255 «О Положении о взаимодействии при организации работ по созданию и развитию интеграционного сегмента Евразийской экономической комиссии интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза». Данный документ, руководствуясь наличием проблем, вызванных разным уровнем технического развития и технических возможностей стран Таможенного союза (в настоящее время упразднен), регламентирует порядок и области взаимопомощи и взаимодействия союзных стран по вопросам автоматизации и цифровизации элементов ИИС.

5) Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 (Статья 23 Приложения № 3 «Протокол об информационно-коммуникационных технологиях и информационном взаимодействии в рамках Евразийского экономического союза»). Документ ознаменовал новый этап построения ИИС ЕАЭС, расширяющий поле для информационного взаимодействия стран и предусматривающий углубления интеграции не только в торговых и таможенных сферах, но и по многим другим вопросам экономического развития. В настоящее время, Договор о ЕАЭС является базовым документом, регламентирующим необходимость полномасштабной реализации ИИС ЕАЭС.

6) Решение Высшего Евразийского экономического совета от 29.05.2014 № 68 «Об основных направлениях развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности», регламентирующее концепцию развития «единого окна» как одного из шагов на пути становления ИИС ЕАЭС.

7) Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 18.09.2014 № 73 «О Концепции использования при межгосударственном информационном взаимодействии сервисов и имеющих юридическую силу электронных документов» регламентирует применение одного из элементов ИИС ЕАЭС - электронный документооборот.

8) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 30.09.2014 № 180 «О Порядке ведения и применения реестра структур электронных документов и сведений, используемых при реализации

информационного взаимодействия в интегрированной информационной системе внешней и взаимной торговли Таможенного союза», определившее порядок работы со структурами электронных документов и сведений, встраиваемых в архитектуру ИИС ЕАЭС.

9) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 06.11.2014 № 200 «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общих процессов». Документ устанавливает перечень нормативных актов, согласно которым будет осуществляться цифровое взаимодействие стран ЕАЭС.

10) Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 12.11.2014 № 131 «О плане мероприятий по созданию, обеспечению функционирования и развитию интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза на 2015 - 2016 годы».

11) Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 02.12.2014 № 17 «О типовом частном техническом задании на национальный сегмент государства-члена Таможенного союза и Единого экономического пространства интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза», утверждающая единые требования к формированию техзадания по подготовке национальных сегментов ИИС ЕАЭС.

12) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27.01.2015 № 5 «Об утверждении Правил электронного обмена данными в интегрированной информационной системе внешней и взаимной торговли». Документ устанавливает требования к алгоритмам обмена данными, механизмам обеспечения безопасности этих данных, регламентам обработки запросов.

13) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 14.04.2015 № 29 «О перечне общих процессов в рамках Евразийского экономического союза и внесении изменения в Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19 августа 2014 г. № 132». Данный документ расширяет ранее установленный перечень, добавляя в число общих процессов ряд процессов, связанных с техническим регулированием и предварительной классификацией товаров.

14) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19.12.2016 №169 «Об утверждении Порядка реализации общих процессов в рамках Евразийского экономического союза», конкретизирующее подход к организации общих процессов, требующих унификации таможенного законодательства стран ЕАЭС.

15) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 02.04.2019 № 55 «О техническом задании на развитие интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза». Документ установил требования к дальнейшему развитию ИИС ЕАЭС.

16) Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 06.09.2022 № 125 «О техническом задании на развитие интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза». Документ установил задачи в области развития ИИС ЕАЭС, связанные с подготовкой национальных сегментов системы. Стоит отметить, что финансирование подготовки национальных элементов ИИС осуществляется за счет средств государств-членов ЕАЭС.

Помимо названных нормативных правовых актов, сегодня действует более 20 документов, регламентирующих разные аспекты формирования ИИС ЕАЭС. Кроме того, работа системы в качестве одной из основ предполагает загрузку всей совокупности нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ЕАЭС.

Таким образом, формирование ИИС ЕАЭС осуществляется в соответствии с утверждаемыми ЕЭК документами, устанавливающими:

- структуру и наполнение ИИС ЕАЭС;
- требования по автоматизации компонентов ИИС ЕАЭС;
- технические задания в рамках проведения национальных работ по формированию элементов ИИС ЕАЭС и пр.

Итак, Интегрированная информационная система Евразийского экономического Союза выступает необходимым элементом взаимодействия в условиях всеобщей цифровизации и углубления торгового и таможенного сотрудничества. Кроме того, действие антироссийских санкций и несогласованная политика стран-участниц ЕАЭС относительно некоторых аспектов регулирования усиливают актуальность дальнейшие разработки и совершенствования ИИС. Несмотря на то, что развитие интегрированной информационной системы берет свое

начало в 2010 году, сегодня работа над её формированием ещё не завершена. Поиск причин, препятствующих вводу в эксплуатацию ИИС ЕАЭС, является актуальной задачей в рамках углубления интеграции.

Вопрос 4. Архитектура интегрированной информационной системы ЕАЭС

ИИС ЕАЭС, обладающая потенциалом самой сложной и многокомпонентной системой автоматизированного обмена данными, имеет достаточно сложную архитектуру.

Среди основных системообразующих компонентов ИИС ЕАЭС можно перечислить:

- 1) интеграционную платформу ЕАЭС;
- 2) интеграционный сегмент ЕЭК;
- 3) национальные сегменты;
- 4) пространство доверия, включающее доверенную третью сторону для каждого сегмента (всего 6 сторон).

Рассмотрим каждый из обозначенный элементов:

Интеграционная платформа ЕАЭС. Данная платформа является основным элементом и связующим звеном остальных блоков ИИС Евразийского экономического Союза. Интеграционная платформа выполняет две основные функции: во-первых, она обеспечивает подключение национальных сегментов и интеграционного сегмента ЕЭК к каналам передачи информации, а во-вторых, обеспечивает возможность обмена данными между всеми элементами и подсистемами ИИС ЕАЭС.

При этом, основным инструментом работы интеграционной платформы является интеграционный шлюз, который обеспечивает каналы связи между сегментами и подсистемами ИИС. Интеграционные шлюзы присутствуют в каждом элементе Интегрированной информационной системы Союза.

Таким образом, задачами интеграционной платформы являются:

- подключение всех элементов системы к общей платформе;
- обеспечение возможностей подключения к ИИС для доверенной третьей стороны;
- обеспечение маршрутизации электронных сообщений в процессе взаимодействия стран-участниц ЕАЭС и элементов системы;

- обеспечение унификации процесса обмена электронными сообщениями;

- сбор и хранение информации о всех операциях, которые выполняют интеграционные шлюзы (обеспечивает возможность применения блокчейн технологий).

Архитектура интеграционной платформы ИИС ЕАЭС является открытой и расширяемой, что предполагает бесконечную возможность дополнения и развития ИИС⁵².

Интеграционный сегмент ИИС ЕАЭС. Данный сегмент является олицетворением Евразийской экономической комиссии в рамках цифровой системы взаимодействия. Интеграционный сегмент включает в себя функциональные и обеспечивающие подсистемы. Связь с интеграционной платформой, равно как и у всех других сегментов, обеспечивается через интеграционный шлюз с использованием доверенной третьей стороны. Основным каналом для входящей сторонней (внешней) информации в интеграционный сегмент является портал комиссии Евразийского экономического Союза, где любой пользователь системы может оставить обращение или сделать запрос.

Обеспечивающие подсистемы интеграционного сегмента ЕЭК призваны содействовать цифровому обмену данными между странами-участницами ЕАЭС и Евразийской экономической комиссии. На сегодняшний день в

рамках интеграционного сегмента предусмотрено следующие обеспечивающие подсистемы:

1) Интеграционная платформа, выступающая общим обеспечивающим элементом интегрированной информационной системой Евразийского экономического Союза.

2) Нормативно-справочная подсистема. Данная подсистема предназначена для ведения, учёта и обеспечения доступности всей нормативно-справочной информации, которая предусмотрена в рамках осуществления таможенного и иного регулирования на Едином экономическом пространстве ЕАЭС. Важно отметить, что нормативно-справочное обеспечение, предусмотренное данной подсистемой, выходит за рамки осуществления общих процессов и позволяет реализовать

⁵² Официальный портал проекта Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <http://system.eaeunion.org/> (дата обращения: 25.05.2024).

прямую публикацию нормативно-справочной информации в открытом доступе на информационном портале Союза.

3) Подсистема информационной безопасности. Данная подсистема призвана использовать специализированные меры защиты ИИС ЕАЭС, как организационного, так и технического характера. Учитывая текущий уровень частоты кибер-атак, которым подвергаются информационные ресурсы ФТС России и Евразийского экономического Союза, обеспечение бесперебойной работы подсистемы информационной безопасности - одна из актуальных задач Евразийской экономической комиссии.

4) Подсистема мониторинга и управления. Данная подсистема предназначена для анализа и контроля качества функционирования программного обеспечения всей ИИС ЕАЭС. Стоит отметить, что рассматриваемая подсистема является обучаемой и самообучаемой (иными словами, она может учитывать нетипичные случаи программной дестабилизации и самостоятельно предотвращать такие же ошибки в будущем).

5) Подсистема доверенной третьей стороны. По аналогии с национальными сегментами, интеграционный сегмент должен также предусматривать пространство доверия, формируемое с привлечением доверенной третьей стороны, в чьем ведении находится удостоверение данных, содержащихся во входящих и исходящих информационных потоках в рамках Интегрированной информационной системы Евразийского экономического Союза.

Функциональные системы, входящие в интеграционный сегмент ЕЭК, сегодня не реализованы в полном объеме. В интегрированную информационную систему Евразийского экономического Союза на данном этапе ее развития включены следующие функциональные подсистемы интеграционного сегмента ЕЭК:

1) Подсистема, предназначенная для анализа областей рисков. Данная подсистема осуществляет сбор, хранение, мониторинг и анализ областей рисков (как потенциальных, так и существующих). На основе результатов своей непрерывной работы, данная подсистема способна предоставить пользователю (в данном случае ЕЭК) набор инструментов для идентификации и экспертной оценки выявленных областей рисков.

2) Информационно-аналитическая подсистема.

Функционирование данной подсистемы осуществляется в целях сбора и анализа данных, поступающих из внешних и внутренних источников. В рамках настоящего исследования, особый интерес представляют данные о внешней и взаимной торговле стран ЕАЭС, о результатах таможенно-тарифного и нетарифного регулирования внешней торговли, а также данные о результатах международной торговли третьих стран и необходимых показателях их социально-экономического развития.

3) Информационно-аналитическая подсистема работает во взаимосвязи с подсистемой статистики, которая осуществляет сбор, хранение и обработку всех статистических данных, доступных из внешних и внутренних источников.

4) Подсистема управления проектами и программами. Данная подсистема выступает административным инструментом и призвана контролировать ход и полноту выполнения договоренностей относительно снижения действующих изъятий и ограничений во взаимной торговле стран ЕАЭС. В будущем данная подсистема будет обладать возможностью автоматизированного контроля и анализа исполнения всех договоров.

Помимо рассмотренных, в архитектуре ИИС ЕАЭС предусмотрены такие функциональные компоненты интеграционного сегмента ЕЭК, как:

- подсистема специализированного документооборота (должна предусматривать электронный обмен специфическими документами, например предварительными решениями о классификации товаров или таможенными спецификациями и приходными ордерами);
- подсистема таможенно-тарифного и нетарифного регулирования (предусматривает обмен данными, полученными в ходе осуществления единого таможенно-тарифного и нетарифного регулирования внешней торговли Евразийского экономического Союза);
- подсистема технического регулирования (призвана обеспечить обмен данными по поводу применения средств и мер технического регулирования внешней и взаимной торговли стран-участниц ЕАЭС);

- подсистема управления общими процессами (призвана регулировать протекание и изменение общих процессов ЕАЭС)⁵³.

Национальные сегменты ИИС ЕАЭС. В каждой стране-участнице Евразийского экономического Союза должен быть сформирован национальный сегмент ИИС. Такой сегмент предусматривает проведение комплексной предварительной работы по цифровизации информационных систем государственных министерств и ведомств, а также создание информационного канала их взаимодействия.

Кроме того, в рамках национального сегмента интегрированной информационной системы Евразийского экономического Союза необходимо обеспечить доступ доверенной третьей стороны к соответствующим сервисам.

После этого в рамках национального сегмента формируется интеграционный шлюз, который предназначен для подключения данного сегмента к общей интегрированной информационной системе. Такой шлюз может быть уникальной разработкой государства или может быть основан на типовом интеграционном шлюзе, разработанном в рамках проектирования ИИС ЕАЭС.

Пространство доверия ИИС ЕАЭС, которое представляет собой совокупность правовых, организационных и технических условий, согласованных государствами-членами Евразийского экономического союза с целью обеспечения доверия при межгосударственном обмене данными и электронными документами между уполномоченными органами.

Одним из базовых механизмов, обеспечивающих доверие при межгосударственном обмене данными и электронными документами, является использование сервисов доверенной третьей стороны.

Доверенная третья сторона (далее ДТС) - это организация, наделенная в соответствии с законодательством стран ЕАЭС правом осуществлять деятельность по проверке ЭЦП в электронных документах в фиксированный момент времени в отношении лица, подписавшего электронный документ⁵⁴.

⁵³ Официальный портал проекта Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <http://system.eaeunion.org/> (дата обращения: 25.05.2024).

⁵⁴ Официальный портал проекта Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <http://system.eaeunion.org/> (дата обращения: 25.05.2024).

Основополагающим документом, определяющим принципы функционирования трансграничного пространства доверия, является Концепция использования при межгосударственном информационном взаимодействии сервисов и имеющих юридическую силу электронных документов, утвержденная Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18.09.2014 № 73.

Среди задач доверенной третьей стороны можно выделить:

- 1) подтверждение подлинности электронных документов и электронных цифровых подписей субъектов информационного взаимодействия в конкретный момент времени;
- 2) обеспечение правомерности применения электронных цифровых подписей в потоке входящей и исходящей информации;
- 3) обеспечение гарантий доверия в трансграничном обмене электронными документами.

Таким образом, архитектура ИИС ЕАЭС включает в себя интеграционную платформу, которая с помощью интеграционных шлюзов объединяет во взаимосвязанную сеть: интеграционный сегмент ЕЭК (со встроенными функциональными и обеспечивающими подсистемами), пять национальных сегментов стран-участниц ЕАЭС и доверенные третьи стороны, формирующие трансграничное пространство доверия. Архитектура ИИС ЕАЭС предполагает применение сложных технологических решений и серьезную работу стран-участниц ЕАЭС по подготовке национальных сегментов ИИС (цифровизация обмена сведениями между государственными системами и ведомствами).

Вопрос 5. Анализ механизма функционирования интегрированной информационной системы ЕАЭС

Механизм функционирования интегрированной информационной системы Евразийского экономического Союза, базируется на рассмотренной в рамках предыдущего параграфа архитектуре.

Описанные элементы составляют две базовые структуры ИИС ЕАЭС. интеграционные сегменты евразийской экономической комиссии с включёнными в него обеспечивающими и функциональными подсистемами образуют иерархическую структуру, к которой в последствии с помощью шлюзов и сетевых узлов подключаются национальные сегменты стран-участниц ЕАЭС.

Основу функционирования интегрированной информационной системы Евразийского экономического Союза с точки зрения таможенного сотрудничества составляют общие процессы, лежащие в основе сетевой структуры взаимодействия элементов системы.

Сетевая модель ИИС ЕАЭС предусматривает аккумуляцию данных в ходе реализации общих процессов в следующих сферах⁵⁵:

- проведение таможенного контроля;
- проведение налогового контроля;
- проведение фитосанитарного контроля;
- проведение ветеринарного контроля;
- проведение санитарно-карантинного контроля;
- проведение транспортного контроля;
- осуществление иных типов государственного контроля в области внешней и взаимной торговли стран-участниц ЕАЭС.

Всего в рамках построения ИИС ЕАЭС предусмотрено 23 общих процесса таможенного администрирования стран Союза.

Несмотря на упразднение Таможенного союза, как самостоятельного интеграционного объединения, терминология ИИС ЕАЭС, сформированная в 2010-2013 гг. осталась без изменений. Поэтому, согласно нормативным правовым актам, общие процессы ЕАЭС именуется общими процессами Таможенного союза и позиционируются как «операции и процедуры, которые регулируются законодательством Таможенного союза и законодательствами государств-членов». Определяющей чертой общих процессов ЕАЭС является их начало на территории одного государства-члена и завершение (изменение) на территории другого государства-члена Союза.

Формирование сетевой модели общих процессов ЕАЭС осуществляется с соблюдением основных принципов:

1) Принцип комплексности анализа общего процесса. Проводится всестороннее и полное исследование функционального содержания и значения операций и процедур, входящих в общий процесс, а также их регламентации в международных договорах, актах, законодательстве государств-членов Евразийского экономического союза.

⁵⁵ Медынская И.В. Современная концепция цифровой трансформации экономического развития стран ЕАЭС и Китая // Проблемы современной экономики. 2022. № 3 (83). С. 37.

2) Принцип применения международных стандартов и технологий для электронного обмена данными. Модель общих процессов ИИС ЕАЭС разрабатывается с учетом рекомендаций Европейской экономической комиссии ООН по упрощению процедур международной торговли, созданию механизма «единого окна» и стандартизации данных для международной торговли. Модель данных также учитывает международные стандарты, такие как ISO/IEC 11179 «Регистры метаданных», ISO 15000-5 «ebXML» и опыт Всемирной таможенной организации⁵⁶.

3) Принцип моделирования взаимодействия и процессов. Данный принцип реализуется следующим образом: создается модель взаимодействия в рамках общего процесса, которая служит основой для автоматизированного формирования полного комплекта технологических документов, описывающих общий процесс, модели данных предметной области, базовой модели данных, базовой модели взаимодействия, реестра структур электронных документов и XML-схем для электронных документов.

4) Принцип гармонизации данных. Реализация данного принципа заключается в осуществлении предварительной классификации (кластеризации) общих процессов и проектирования данного общего процесса на основе гармонизированных с другими общими процессами операций и процедур. Такой подход обеспечивает сопоставимый, согласованный и однородный порядок реализации общих процессов.

5) Принцип применения унифицированных и стандартизированных требований к данным и процедурам, включенным в общие процессы ЕАЭС. В рамках применения данного принципа формируются типовые структуры электронных документов, форматы данных и технологические документы для общего процесса, чтобы обеспечить упорядоченное и единообразное использование объектов модели общих процессов.

6) Принцип автономности бизнес-процессов участников информационного взаимодействия. В рамках реализации данного принципа в основе проектирования общих процессов ЕАЭС лежит спецификация требований к информационному взаимодействию и регламентации

⁵⁶ Официальный портал проекта Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <http://system.eaeunion.org/> (дата обращения: 25.05.2024).

действий участников общего процесса в соответствии их внутренними особенностями и внешними обязательствами (например, двусторонние соглашения с третьими странами или действующие только в рамках одной страны экономические ограничения).

7) Принцип ориентации на обмен данными, а не документов, содержащих эти данные.

8) Принцип полноты участия сторон общего процесса ЕАЭС в проектировании ИИС. В рамках реализации данного принципа к разработке модели взаимодействия в рамках общего процесса привлекаются специалисты в области информационных технологий и эксперты в соответствующих предметных областях из каждой страны-участницы ЕАЭС.

Однако, несмотря на урегулированный законодательно подход к учету общих процессов таможенного администрирования в архитектуре и содержании ИИС ЕАЭС, на сегодняшний день признано лишь 16 общих таможенных процессов из 23 предусмотренных, что говорит о необходимости дальнейшей значительной работы. Не достигнуты результаты в отношении⁵⁷:

- использования баз данных, содержащих документы, выдаваемые уполномоченными органами государств-членов ЕАЭС, в целях регулирования внешней и взаимной торговли, включая документы, представляемые при совершении таможенных операций для подтверждения соблюдения мер нетарифного регулирования;

- осуществления обмена данными о товарах, на которые должны быть нанесены средства идентификации, которые произведены или импортированы на таможенную территорию ЕАЭС и обращаются в ее пределах;

- порядка формирования ЕЭК запросов и передачи ею информации, необходимой для осуществления возложенных на нее задач;

- централизации и обобщения принятых таможенными органами стран ЕАЭС предварительных решений по классификации товаров в

⁵⁷ Боев А.В. Роль интегрированной информационной системы ЕАЭС в таможенном администрировании на современном этапе цифровой трансформации // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2022. № 4 (84). С. 11.

соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС, а также обмена данными относительно таких решений;

- порядка обмена информацией из баз данных электронных копий таможенных приходных ордеров между таможенными органами стран ЕАЭС;

- порядка обмена информацией из баз данных электронных копий деклараций на товары между таможенными органами государств-членов ЕАЭС;

- порядка обмена электронными документами и (или) сведениями между таможенными органами стран ЕАЭС в процессе контроля перевозки товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита. В ходе реализации процессов формируются данные, автоматизированный обмен которыми и является целью функционирования ИИС⁵⁸.

Учитывая изученную архитектуру интегрированной информационной системы Евразийского экономического Союза, становится возможным привести следующие результаты анализа механизма её функционирования:

С точки зрения национальных сегментов ИИС:

1. На первом этапе происходит сбор электронных данных на уровне государств-членов ЕАЭС. В рамках системы межведомственного взаимодействия собранные данные аккумулируются в национальном сегменте ИИС.

2. На втором этапе данные передаются по установленным каналам связи в централизованный интеграционный сегмент Евразийской экономической комиссии.

С точки зрения ЕЭК все процессы осуществляются системно, т.е. не в иерархии, а в горизонтальной плоскости. В рамках одной операции интеграционный сегмент ЕЭК может осуществлять следующие действия:

- запрашивать и анализировать данные из обеспечивающих подсистем (например, справочные, статистические данные, нормативные правовые акты и пр.);

⁵⁸ Официальный портал проекта Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <http://system.eaeunion.org/> (дата обращения: 25.05.2024).

- получать данные из функциональных подсистем (относительно процессов таможенного регулирования);

- обмениваться данными с национальными сегментами или пользоваться теми из них, которые уже аккумулированы интеграционной платформой.

С точки зрения функционирования доверенной третьей стороны, осуществляются однотипные процессы идентификации электронных атрибутов передаваемых в рамках ИИС документов и сведений, и подтверждения их подлинности путем формирования квитанций о проверке. Соответственно, партнерская доверенная третья сторона осуществляет те же однотипные процессы.

Интеграционная платформа ИИС реализует однотипные обеспечивающие алгоритмы, включающие объединение и коммутацию информационных потоков от всех остальных элементов ИИС ЕАЭС.

Таким образом, механизм функционирования ИИС ЕАЭС основан на ее архитектуре и предполагает иерархическое и системное взаимодействие интеграционного сегмента ЕЭК, национальных сегментов, доверенных третьих сторон с целью непрерывной передачи данных в рамках общих процессов таможенного администрирования.

Вопрос 6. Оценка развития интегрированной информационной системы ЕАЭС на современном этапе

Взаимодействие уполномоченных органов стран-участниц ЕАЭС является неотъемлемым условием бесперебойного функционирования ИИС. Окончательное формирование системы позволит значительно снизить административную нагрузку на бизнес, снять многие препятствия на внутреннем рынке и избежать их возникновения в будущем.

На сегодняшний день функционирование ИИС ЕАЭС осуществляется лишь на 25 % от запланированного объема⁵⁹. Данный показатель, с учетом общего срока реализации проекта критически мал.

Страны ЕАЭС, под руководством Комиссии ЕЭК регулярно проводят мероприятия, направленные на достижение необходимого

⁵⁹ Цифровая повестка Евразийского экономического союза до 2025 года: перспективы и рекомендации [Электронный ресурс]. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/a34/a34a8a322ff61b3e9fba79b3006213c0.pdf (дата обращения: 25.05.2024).

уровня интеграции и унификации в рамках общих процессов таможенного администрирования ЕАЭС. Например, Совет Комиссии одобрил запуск совместного проекта ускоренных железнодорожных перевозок сельскохозяйственной продукции «Евразийский агроэкспресс». Первый Проект был запущен в России в 2019 году, после чего страны Союза также проявили к нему интерес и выступили за масштабирование опыта проекта на пространстве ЕАЭС. К 2030 году только между Россией и Узбекистаном планируется увеличить общий объем поставок продукции по железной дороге до 1 млн тонн. Реализация проекта позволит снизить затраты на транспортировку продукции и нарастить объемы поставок¹. Также, в рамках ускорения развития ИИС ЕАЭС было одобрено использование электронных транспортных документов и электронных фитосанитарных сертификатов при осуществлении фитосанитарного контроля, что позволило ускорить движение товаров в условиях пандемийных ограничений^{60 61}.

На сегодняшний день в рамках развития Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза были предприняты следующие шаги и достигнуты следующие результаты:

1) Внедрение таможенных модулей. В ИИС ЕАЭС были внедрены таможенные модули, позволяющие автоматизировать процессы таможенного контроля и упростить процедуры ввоза и вывоза товаров между странами- членами ЕАЭС, которые включают автоматизацию оформления деклараций, обмен электронными документами, электронный мониторинг и контроль за перемещением товаров через таможенную границу.

2) Формирование электронной торговой площадки. В рамках ИИС ЕАЭС создана электронная торговая площадка, которая предоставляет возможность проведения электронных торгов и закупок между организациями из разных стран-членов ЕАЭС, что способствует увеличению эффективности торговых операций и снижению барьеров при осуществлении международной торговли.

⁶⁰ Мозолева Н.В. Перспективы интеграции информационных систем стран - участников ЕАЭС в контексте реализации цифровой повестки // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2019. № 4 (37). С. 75.

⁶¹ Цифровая повестка Евразийского экономического союза до 2025 года: перспективы и рекомендации [Электронный ресурс]. URL:https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/a34/a34a8a322ff61b3e9fa79b3006213c0.pdf (дата обращения: 25.05.2024).

3) Создание системы электронного документооборота. В рамках ИИС ЕАЭС разработана и внедрена система электронного документооборота, позволяющая упростить и автоматизировать процессы обмена документами между участниками внешнеэкономической деятельности. Данное расширение включает электронное подписание документов, электронную передачу и хранение документов, а также электронный обмен информацией и данными между участниками ИИС ЕАЭС.

4) Развитие информационной инфраструктуры. На высоком уровне развития находится информационная инфраструктура ИИС ЕАЭС, включая технические возможности, обновление программного обеспечения и расширение функциональности системы. Такое развитие направлено на повышение производительности и эффективности работы ИИС ЕАЭС, а также на обеспечение более надежного и безопасного обмена информацией.

Оценивая текущий уровень развития ИИС ЕАЭС, необходимо заострить внимание на развитии национальных сегментов стран ЕАЭС. Как уже было отмечено, в основу их формирования положена концепция цифровизации межведомственного взаимодействия государственных органов. Учитывая отсутствие сводных данных, характеризующих степень готовности национальных сегментов ИИС и их соответствие требуемым критерием, наиболее доступным ориентиром выступает международный рейтинг развития электронного правительства, где страны мира распределены в зависимости от набранного балла. Данный показатель является комплексным индикатором цифровизации государственного управления.

Итак, согласно оценке ООН в рамках расчета Индекса развития электронного правительства (Global E-Government Development Index) страны- участницы ЕАЭС распределились следующим образом⁶² (рис.10):

Итак, согласно данным рассматриваемого рейтинга лидирующее положение занимает Казахстан (набрал 0,86 балла и находится на 28 месте рейтинга). На 42 месте рейтинга, набрав 0,81 балла находится Россия, на 58 месте - Беларусь (0,75 балла), на 64 месте - Армения (0,73

⁶² Исследование ООН: Электронное правительство 2022. Будущее цифрового правительства [Электронный ресурс]. URL: <https://desapublications.un.org/sites/default/files/publications/2023-02/UN%20E-Government%20Survey%202022%20-%20Russian%20Web%20Version.pdf> (дата обращения: 14.05.2024).

балла) и на последнем, 81 месте расположился Кыргызстан (0,69 балла). Для сравнения, на первом месте рассматриваемого рейтинга находится Дания с показателем 0,97 балла, а на последнем - Южный Судан с 0,08 балла.

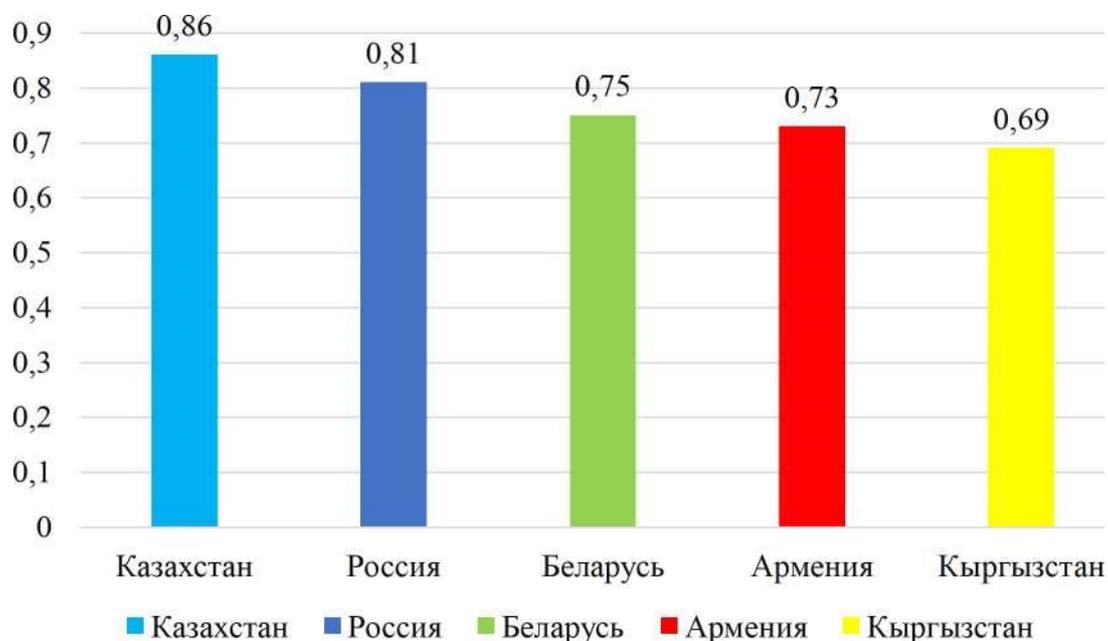


Рис. 10. Место стран-участниц ЕАЭС в рейтинге ООН «Электронное правительство 2022»

Можно наблюдать значительный разрыв между положением Казахстана и Киргизии - 53 пункта рейтинга. В целом, данные исследования ООН делают очевидным существование значительного разрыва между уровнем развития электронного правительства во всех государствах ЕАЭС. Такое положение не позволяет обеспечить равномерное развитие национальных сегментов ИИС ЕАЭС.

В условиях отсутствия достаточных статистических данных, оценку степени развития ИИС ЕАЭС возможно произвести путем сравнения запланированных этапов реализации, сроков и конечного результата, имеющегося сегодня⁶³.

⁶³ Страны ЕАЭС начали работу над единым цифровым промышленным пространством [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2017/04/23/strany-eaes-nachali-rabotu-nad-edinym-cifrovym-promyshlennym-prostranstvom.html> (дата обращения: 25.05.2024); Развитие национального сегмента Российской Федерации интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <https://digi->

Итак, для проведения анализа предлагается следующий алгоритм:

1) Выявление критериев готовности ИИС ЕАЭС. В качестве таковых предлагается использовать результаты совокупного анализа пунктов планов и дорожных карт по формированию ИИС ЕАЭС, принятых соответствующими нормативными правовыми актами ЕЭК.

В результате анализа 9 постановлений и решений ЕЭК, содержащих описания критериев, по достижению которых ИИС считалась бы подготовленной к промежуточному (полному) запуску, выявлено 172 таких критерия, 94 из которых были соблюдены в установленный срок и в полном объеме; 36 критериев, не достигнутых на нужном уровне или в предписанный срок и 42 качественных показателя развития ИИС ЕАЭС, которые не были выполнены или информация о выполнении которых недоступна (отсутствует).

2) Оценка соблюдения сроков формирования ИИС ЕАЭС. На основе анализа установленных ЕЭК периодов выполнения мероприятий по созданию ИИС ЕАЭС на наднациональном и национальных уровнях, принимая во внимание результаты сравнения ранних планов с последующими (для выявления нереализованных мероприятий, повторно декларируемых в качестве задач по формированию ИИС ЕАЭС), можно сделать вывод, что точное соблюдение установленных сроков имело место в 38 % случаев. Одновременно, 62 % мероприятий не укладывались в срок или вообще не были реализованы.

Различия в процентном соотношении выполненных вовремя и просроченных мероприятий в данном и предыдущем пункте обусловлены качественной разницей объекта анализа - в первом случае проводился анализ факта выполнения задачи и косвенно - срока ее выполнения, при этом, ряд задач не обременены дедлайном. В данном случае объектом оценки выступает непосредственно соблюдение сроков, поэтому задачи, не сопровождающиеся временными рамками, вообще не учитывались.

tal.gov.ru/ru/activity/directions/818/?utm_referrer=https%3a%2f%2fyandex.ru%2f(дата обращения: 25.05.2024); Официальный портал проекта Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <http://system.eaeunion.org/> (дата обращения: 25.05.2024); Цифровая повестка Евразийского экономического союза до 2025 года: перспективы и рекомендации [Электронный ресурс]. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/a34/a34a8a322ff61b3e9fba79b3006213c0.pdf (дата обращения: 25.05.2024).

3) Оценка выполнения обязательств по построению национальных сегментов ИИС ЕАЭС странами-членами Союза. Стоит отметить, что в данном случае точность и объективность анализа ограничена качеством и доступностью сведений относительно успехов, достигнутых иными странами- участницами ЕАЭС кроме России. Однако, на основе имеющихся в доступе эмпирических и аналитических сведений сделаны следующие выводы:

- Россия по состоянию на конец 2022 года реализовала взятый на себя объем обязательств по подготовке национального сегмента ИИС на 80-92 %;

- Казахстан выполнил поставленные задачи на 75-80 %;

- Беларусь обеспечила развитие национальных сегментов ИИС ЕАЭС не более, чем на 62 %;

- Киргизия справилась со взятыми на себя обязательствами на 28-36 %;

- Армения подготовила национальный сегмент ИИС на 40-42 %.

Таким образом, учитывая скудность эмпирических и аналитических данных, и основываясь на результатах анализа в рамках предложенного подхода, можно заключить, что на сегодняшний день полномасштабное функционирование ИИС ЕАЭС не может быть обеспечено ввиду:

- перманентного исполнения не более 76 % поставленных задач по формированию и развитию ИИС ЕАЭС;

- соблюдения сроков только в 38 % случаев;

- большим разрывом в степени реализации странами-участницами взятых на себя обязательств в рамках построения национальных сегментов ИИС ЕАЭС и обеспечения функционирования общих процессов.

Итак, подводя итог темы представляется важным отметить:

Архитектура ИИС ЕАЭС включает в себя интеграционную платформу, которая с помощью интеграционных шлюзов объединяет во взаимосвязанную сеть: интеграционный сегмент ЕЭК (со встроенными функциональными и обеспечивающими подсистемами), пять национальных сегментов стран- участниц ЕАЭС и доверенные третьи стороны, формирующие трансграничное пространство доверия. Архитектура ИИС ЕАЭС предполагает применение сложных технологических решений и серьезную работу стран-участниц ЕАЭС по подготовке

национальных сегментов ИИС (цифровизация обмена сведениями между государственными системами и ведомствами).

Механизм функционирования ИИС ЕАЭС основан на ее архитектуре и предполагает иерархическое и системное взаимодействие интеграционного сегмента ЕЭК, национальных сегментов, доверенных третьих сторон с целью непрерывной передачи данных в рамках общих процессов таможенного администрирования.

Согласно мнениям экспертов и собственному исследованию автора, на сегодняшний день ИИС ЕАЭС функционирует только на 25 % ввиду наличия ряда препятствий и проблем дисциплинарного, технического и финансового характера.

Вопрос 7. Проблемы формирования интегрированной информационной системы ЕАЭС

В ходе исследования были выявлены основные проблемы и неопределенности, препятствующие своевременному запуску ИИС ЕАЭС. Наиболее значимыми из них выступают:

1) Различия в ставках косвенных налогов, установленных в государствах - членах, которые оказывают негативное влияние на функционирование внутреннего рынка ЕАЭС. Существуют два основных негативных последствия данной ситуации:

Во-первых, различия в ставках НДС и акциза провоцируют большой разрыв стоимости подакцизной продукции, которая, в условиях функционирования ЕАЭС, может свободно перемещаться между государствами и создавать недобросовестную ценовую конкуренцию с странами-партнерами и формировать теневой оборот. Наиболее ярким примером данной проблемы выступает нелегальный оборот табачных изделий (преимущественно сигарет), которые поступают на российский рынок преимущественно из Беларуси (более 60 % всего незаконного ввоза) и пользуются лояльностью потребителей из-за низкой цены, которая, в свою очередь, обусловлена существенно разной политикой налогообложения в странах.

Во-вторых, различная налоговая политика государств в части, касающейся таможенных платежей (НДС и акциз входят в их структуру) влечет за собой невозможность реализации одного из 23 общих про-

цессов таможенного администрирования в рамках ИИС ЕАЭС. Данный фактор выступает препятствием на протяжении всего пути формирования ИИС и ввиду существенных различий взглядов стран - участниц ЕАЭС на экономическую целесообразность унификации налоговых ставок не будет решена в краткосрочной перспективе.

2) Реализация различных подходов к исполнению дорожной карты по формированию национальных сегментов Системы, обусловленная большим разрывом в программно-техническом развитии стран ЕАЭС. Если мы обратимся к текущему уровню развития национальных сегментов Системы, то обнаружим, что наиболее успешными в этом плане являются РФ и Казахстан, и, несмотря на значительные успехи Киргизии и Беларуси, им предстоит еще значительная часть работы. Армения на сегодняшний день выступает наименее подготовленной в области организации информационного взаимодействия как внутри страны (межведомственного), так и со странами- партнерами по ЕАЭС. При этом, в РФ и Казахстане применено максимальное количество собственных программно-технических решений, тогда как в остальных государствах действуют шаблонные подходы.

3) Действующая с 2014 года напряженная политико-экономическая обстановка обусловила большие различия в мерах таможенного регулирования стран ЕАЭС. В условиях санкционного противостояния с недружественными государствами, Россия вынуждена применять ряд специфических мер и инструментов для стабилизации и поддержания собственной экономики, отличных от базового подхода ЕАЭС. Данное обстоятельство, с точки зрения развития интегрированной информационной системы, не позволяет строить общие процессы ЕАЭС и замедляет развитие проекта.

Введение единоличных мер регулирования приводит к разобщению информации и созданию несогласованных баз данных. ИИС ЕАЭС основана на обмене информацией между таможенными органами государств-членов Союза, что предполагает единый подход к регулированию внешнеэкономической деятельности. Введение единоличных мер усложняет этот обмен информацией и приводит к дублированию и несоответствию данных.

Нарушение принципов свободного обращения товаров ЕАЭС, к которому стремится интеграция выступает еще одним последствием

существования рассматриваемой проблемы. ИИС способствует упрощению и согласованию таможенных процедур, что облегчает импорт товаров между государствами-членами. Введение единых мер регулирования предполагает ограничение и препятствия для свободного обращения товаров, нарушая основные принципы ЕАЭС.

4) Затягивание сроков реализации проекта при его одновременном стабильном финансировании (преимущественно из бюджета РФ). В связи с текущими внешними обстоятельствами и возникающими трудностями в процессе формирования Системы, ее запуск в 2022 году не состоялся, и на текущий момент до запуска еще далеко. Соответственно, пролонгация работы над проектом приводит к его удорожанию и лишает страны ЕАЭС возможности немедленного использования Системы.

5) Различный уровень цифрового развития стран-участниц ЕАЭС, обусловленный недостатком кадров и финансирования для построения национальных сегментов ИИС ЕАЭС в одном темпе и на равном качественном уровне.

На основе самостоятельного анализа темпа исполнения странами ЕАЭС обязательств по участию в развитии ИИС ЕАЭС, были рассчитаны его показатели (рис. 11).

Страны-участницы ЕАЭС, имеющие разные уровни развития цифровой инфраструктуры, сталкиваются с различиями в доступности и качестве сетевых соединений, скорости передачи данных и доступности современных технических решений, что регулярно требует дополнительных усилий для согласования и совместимости систем и обеспечения эффективной работы ИИС ЕАЭС.

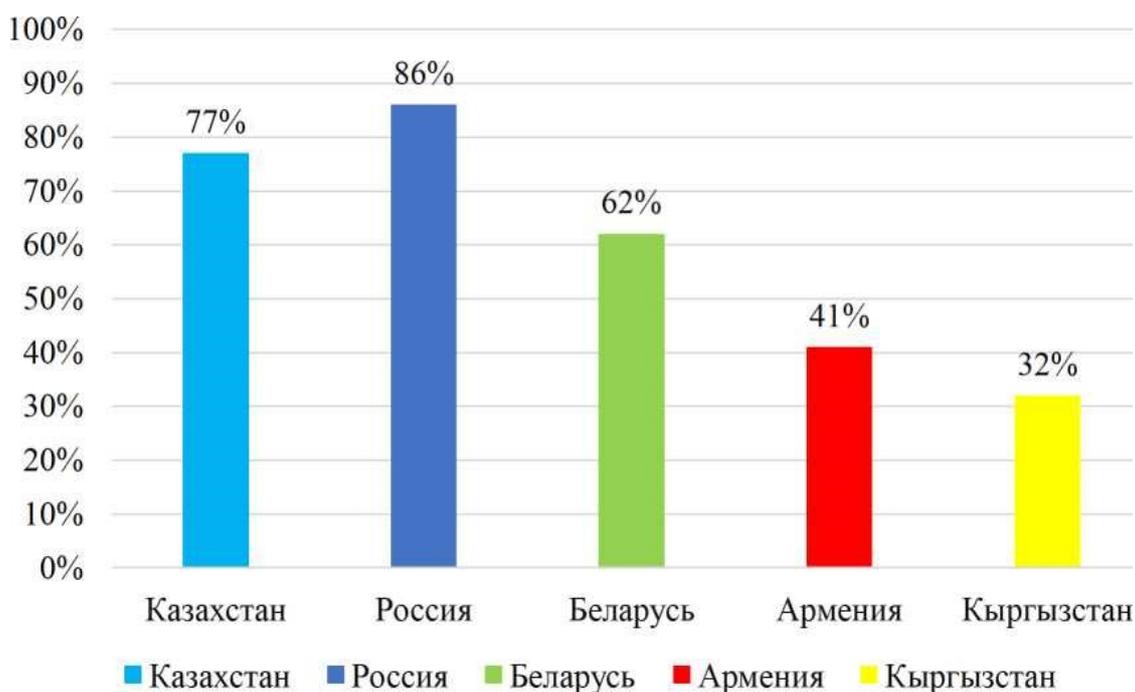


Рис. 11. Оценка выполнения странами ЕАЭС обязательств по построению национальных сегментов ИИС ЕАЭС

Разный уровень развития цифровых технологий может влиять также и на использование различных стандартов и протоколов обмена информацией.

Необходимость согласования и совместимости между разными системами представляет сложности, особенно если страны применяют разные технические решения или используют устаревшие технологии.

б) Необходимость актуализации и расширения возможностей ИИС ЕАЭС в текущих условиях. В результате модернизации система должна обеспечить полноценную реализацию цифровой повестки Союза, трансграничное взаимодействие и предоставление межгосударственных услуг в электронной форме, повышение доступности своих информационных ресурсов для граждан и бизнеса.

Необходимо уделять больше внимания защите информации и предупреждению утечек данных. С учетом изменившейся геополитической ситуации, увеличения объема информационного обмена, в том числе персональными данными граждан, необходимо уделять больше внимания защите информации и предупреждению утечек.

7) Несогласованность стран-участниц ЕАЭС в части применения фискальных инструментов регулирования импорта, в том числе, и его

поддержки в случаях критической необходимости. По этой причине сегодня наблюдается отсутствие унификации налоговых ставок, применяемых в рамках таможенно-тарифного регулирования, и, одновременно, отсутствие согласия по поддержке критического импорта на уровне ЕАЭС (ввиду необходимости обнуления ввозной таможенной пошлины, что выступает нежелательным для ряда стран-участниц ЕАЭС).

Таким образом, в результате оценки и анализа функционирования ИИС ЕАЭС на современном этапе выявлен ряд проблем, неопределенностей и разногласий стран-участниц, в сферах: унификации налоговых ставок и ответственности за совершение таможенных правонарушений; проведения единой политики поддержки критического импорта и антисанкционной импортной политики; различного уровня цифровизации экономик государств-участников ЕАЭС и низкого уровня дисциплинированности в части соблюдения взятых на себя обязательств по построению национальных сегментов ЕАЭС.

Вопрос 8. Современные тенденции развития интегрированной информационной системы ЕАЭС

Для решения выявленных проблем предлагается полностью или фрагментарно реализовать ряд мероприятий.

1. Для ускорения построения Интегрированной информационной системы ЕАЭС в условиях разных подходов государств-членов Союза к установлению ставок НДС и акциза можно реализовать следующие меры:

а) Гармонизация НДС и акциза между государствами-членами ЕАЭС. Данная мера позволит упростить и согласовать систему налогообложения и создать единое правовое пространство для таможенного администрирования внешнеэкономической деятельности. На практике рассматриваемый подход усложняется различием экономических интересов государств и их неготовностью к кардинальной перемене налоговой стратегии в пользу интересов интеграции.

Однако, подкрепляя подписью Договор о Евразийском экономическом Союзе, главы государств взяли на себя обязательства по сближению национальных экономик в максимально возможной степени.

б) Согласование общих процедур таможенного администрирования ЕАЭС в части взимания косвенных налогов. Важно согласовать и унифицировать процедуры по установлению и изменению ставок НДС и акциза. Это позволит ускорить принятие решений за счет обеспечения единого подхода в рамках ЕАЭС. Необходимо нарастить частоту консультаций и обсуждений данного вопроса между таможенными органами и финансовыми ведомствами государств-членов для достижения согласия и совместного принятия решений.

в) Важно обеспечить прозрачность и открытость в процессе установления ставок НДС и акциза. Примером такой открытости может служить широкое информирование участников о процедурах и решениях, проведение консультаций и публичных слушаний при изменении налоговых ставок. Такой подход способствует доверию и снижает возможность конфликтов и разногласий между государствами-членами и участниками ВЭД.

г) Введение единых ставок НДС и акциза должно осуществляться поэтапно и по принципу постепенного сближения. Это позволит государствам-членам адаптироваться к изменениям и снизит возможные риски и негативные последствия для бизнеса. При этом важно предусмотреть переходные периоды и механизмы поддержки для компаний, которые могут быть затронуты изменением ставок.

Применение предложенных мер позволит сократить различия в подходах государств-членов ЕАЭС к установлению ставок НДС и акциза, что будет способствовать ускорению построения ИИС Союза и повышению эффективности таможенного регулирования в рамках в рамках интеграции.

2. Для повышения уровня дисциплины стран-членов Евразийского экономического союза в части соблюдения дорожной карты по формированию национального сегмента ИИС ЕАЭС можно предложить следующие меры:

а) Установление обязательных сроков и механизмов отчетности. Важно установить четкие обязательные сроки для выполнения этапов формирования национального сегмента ИИС. Это позволит странам-членам ЕАЭС иметь ясные временные рамки и отчетные даты для выполнения задач. Должны быть разработаны механизмы контроля и отчетности, чтобы обеспечить прозрачность и отслеживание прогресса выполнения задач.

Важно также повысить уровень ответственности стран-членов ЕАЭС за невыполнение задач по формированию национального сегмента ИИС. Например, произвести разработку и утверждение нормативных правовых актов, которые обязывают страны-члены соблюдать заданные сроки и предоставлять отчеты о выполнении задач.

б) Обмен опытом и лучшими практиками. Страны-члены ЕАЭС могут активно обмениваться опытом и лучшими практиками в формировании национального сегмента ИИС. Регулярные встречи, семинары и форумы могут стать площадками для обмена информацией и опытом между странами. Это позволит странам-членам учиться на опыте друг друга и принимать более эффективные решения, чем в условиях единоличной работы.

в) Финансовая поддержка и ресурсное обеспечение. Необходимо обеспечить странам-членам достаточные финансовые и ресурсные возможности для выполнения задач по формированию национального сегмента ИИС ЕАЭС. Это может включать выделение бюджетных средств, привлечение инвестиций, предоставление технической и экспертной поддержки со стороны ЕАЭС и других международных организаций.

Предложенные подходы направлены на повышение заинтересованности стран-участниц ЕАЭС в соблюдении достигнутых договоренностей относительно участия в формировании ИИС ЕАЭС.

3. В рамках Интегрированной информационной системы ЕАЭС возможно внедрение сегмента, который будет отвечать за обособленное регулирование стран (прежде всего, России) санкционного импорта, критического импорта и параллельного импорта.

Введение такого сегмента в ИИС требует согласования и договоренностей между государствами-членами ЕАЭС, в ходе которых должны осуществляться разработка и принятие соответствующих нормативных актов и соглашений о регулировании санкционного, критического и параллельного импорта.

Для эффективного функционирования такого сегмента необходимо четкое определение критериев и категорий импорта, попадающих под регулирование. например, установление критериев санкционного списка, определение товаров критического импорта и установление правил для параллельного импорта.

Сегмент ИИС ЕАЭС, отвечающий за обособленное регулирование, должен иметь соответствующие механизмы управления и контроля. Это может включать мониторинг импорта, проверку соответствия и контроль за соблюдением требований и ограничений, связанных с санкционным, критическим и параллельным импортом.

Важно также обеспечить информационную поддержку в рамках ИИС для учета и обработки данных, связанных с обособленным регулированием. Например, создание специализированного модуля или подсистемы, которая будет отвечать за сбор, хранение и обработку информации о санкционном, критическом и параллельном импорте.

Внедрение предлагаемого сегмента в ИИС ЕАЭС требует тщательного планирования, согласования и сотрудничества между государствами-членами ЕАЭС, в целом, может способствовать более эффективному регулированию импорта в соответствии с особыми требованиями и ограничениями, связанными с санкциями, критическим и параллельным импортом.

4. В целях унификации уровня цифрового развития стран-участниц ЕАЭС, предлагается организация цифровой поддержки и помощи наименее развитым странам Евразийского экономического путем реализации следующих подходов:

а) Предоставление технической помощи и обучение наименее развитым странам в области цифровых технологий: обучение специалистов, передачу знаний и навыков, консультации по разработке и внедрению цифровых решений. Также можно организовывать семинары, тренинги и обмен опытом с более развитыми странами-членами ЕАЭС.

б) Предоставление финансовых ресурсов и грантов для наименее развитых стран с целью поддержки их цифрового развития. Например, выделение бюджетных средств, привлечение инвестиций, предоставление специальных программ и кредитов для развития цифровой инфраструктуры и технологий.

в) Развитие партнерства и сотрудничества между наименее развитыми странами и более развитыми странами-членами ЕАЭС: обмен опытом, передачу знаний, создание совместных проектов и программ для развития цифровых технологий. Такое партнерство может способствовать обмену ресурсами и экспертными наработками, а также повысить уровень цифровой поддержки в наименее развитых странах.

г) Поддержка создания и развития цифровой инфраструктуры в наименее развитых странах ЕАЭС: развертывание широкополосного интернета, улучшение доступности к цифровым услугам, развитие электронных платежных систем и других инструментов цифровой экономики. Данный подход способствует улучшению доступа населения и бизнеса к цифровым возможностям.

д) Разработка и усовершенствование нормативно-правовых актов, которые обеспечивают благоприятную среду для развития цифровых технологий в наименее развитых странах ЕАЭС. Например, упрощение процедур регистрации, лицензирования и установление прозрачных правил для цифрового предпринимательства.

е) Поддержка разработки и реализации национальных стратегий по цифровому развитию в наименее развитых в цифровом плане странах, что поможет определить приоритеты и цели развития в сфере цифровых технологий, а также обеспечить системный и целенаправленный подход к развитию.

Таки образом, организация цифровой поддержки и помощи наименее развитым в цифровом отношении странам-участницам ЕАЭС требует комплексного подхода, включающего техническую, финансовую, партнерскую и нормативно-правовую поддержку. Сотрудничество и партнерство между странами-членами являются ключевыми факторами в успешной реализации этих мер.

4) Для повышения уровня информационной безопасности в рамках Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза предлагается использовать следующие инструменты:

- криптографические методы и алгоритмы (применение современных криптографических методов и алгоритмов для защиты передаваемой информации, например использование сильных алгоритмов шифрования данных, цифровых подписей и протоколов аутентификации);

- аутентификация и авторизация (внедрение механизмов аутентификации и авторизации, чтобы обеспечить доступ только уполномоченным пользователям);

- мониторинг и обнаружение нетипичных ситуаций (конфликтов) (установление системы мониторинга и обнаружения инцидентов ин-

формационной безопасности для быстрого обнаружения и реагирования на потенциальные угрозы и атаки, а также предотвращения распространения вредоносного программного обеспечения);

- защита периметра сети путем реализации механизмов межсетевых экранов (firewalls), интранеты и виртуальных частных сетей (VPN) (это помогает предотвратить несанкционированный доступ к сетевым ресурсам и защищает систему от внешних атак);

- обновление и патчи (регулярное обновление программного обеспечения и применение патчей для закрытия уязвимостей);

- обучение и осведомленность пользователей о базовых принципах информационной безопасности и возможных угрозах (проведение тренингов, распространение информационных материалов и регулярные напоминания о необходимости соблюдения безопасных практик);

- регулярные аудиты и проверки для выявления потенциальных уязвимостей и нарушений, и своевременного проведения корректирующих мер.

Внедрение и эффективное использование данных инструментов помогут нарастить уровень информационной безопасности в рамках ИИС ЕАЭС, обеспечивая защиту от возможных угроз и атак, сохраняя конфиденциальность, целостность и доступность данных в текущих нестабильных политико-экономических условиях.

Необходимо признать, что успех перехода к ИИС в Евразийском экономическом союзе зависит от укрепления «аналоговых» основ цифровой трансформации. Это означает достижение политического консенсуса, активное участие лидеров государств в руководстве процессом преобразования и эффективное управление проектом цифровой интеграции.

Однако, кроме этого, необходимо также уделять внимание системной работе по укреплению взаимного доверия между государствами-членами ЕАЭС на прагматическом уровне. Устойчивость и стабильное развитие интеграционного проекта зависят не только от качества политической и правовой «внешней рамки», но прежде всего от прочности и разнообразия внутренних, рутинных многоуровневых связей. Это требует постоянных усилий по согласованию интересов на всех уровнях, расширению круга участников евразийского проекта и укреплению доверия не только между высшими руководителями, но и среди граждан государств-членов.

Только при таком подходе, учитывая опыт Европейского Союза, можно создать эффективные инструменты многоуровневого проектирования и тонко настроить взаимные интересы. Решение этих вопросов является неотъемлемой частью быстрого и всестороннего цифрового перехода в рамках ЕАЭС.

Переходя к оценке предложенных подходов с точки зрения развития ИИС ЕАЭС, необходимо заметить, что среди них присутствует структурная надстройка ИИС, внедрение которой изменит архитектуру системы.

Отдельного анализа и прогнозирования требует определение места данной надстройки: на уровне национального сегмента РФ или внутри интеграционного сегмента ЕЭК.

Учитывая специфику данных сегментов, рассмотренную и проанализированную в предыдущих разделах исследования, представляется целесообразным осуществить надстройку сегмента регулирования импорта и экспорта товаров, связанного с действующим антиросийским санкционным режимом, как дополнительную функциональную подсистему к существующей информационно-аналитической, встроенной в интеграционный сегмент ЕЭК.

Таким образом алгоритм работы надстройки будет по умолчанию включать контроль и обмен данными с ЕЭК, что необходимо в условиях перехода к прозрачному таможенному регулированию и сквозному обмену данными. Также, одним из преимуществ данного места для осуществления надстройки выступает обеспечение доступности информации о действующих ограничениях, связанных с санкциями, для остальных стран-участниц ЕАЭС.

В то же время, расширение предложенным дополнением национального сегмента ИИС ЕАЭС со стороны РФ не сможет обеспечить общую доступность информации и вызовет необходимость ручной передачи данных в ЕЭК и по запросам в таможенные органы стран -партнеров по ЕАЭС.

Одним из вытекающих последствий рассматриваемого предложения выступает фактический перенос регулирования и контроля внешней торговли РФ в условиях действующих ограничений в ведение ЕЭК (на наднациональный уровень).

Таким образом, предложенные мероприятия ожидаемо окажут следующее влияние на развитие Интегрированной информационной системы ЕАЭС:

1) Унификация ставок НДС и акциза позволит создать единый и прозрачный режим налогообложения, что облегчит таможенные процедуры и снизит бюрократическую нагрузку для участников внешнеэкономической деятельности. Данный шаг поспособствует сокращению времени и затрат на проведение импортных операций и упрощению расчетов.

2) Унификация ответственности за таможенные правонарушения обеспечит одинаковый подход нарушителей к соблюдению таможенного законодательства во всех странах-членах ЕАЭС, что повысит прозрачность и предсказуемость таможенных процессов, снизит риски коррупции и неправомερных действий со стороны участников внешнеэкономической деятельности.

3) Нарастивание уровня цифровизации в национальных сегментах ИИС позволит обеспечить эффективное взаимодействие между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности. Внедрение современных информационных технологий, автоматизация процессов и обмен данными между странами-членами ЕАЭС упростят и ускорят процедуры таможенного контроля, что приведет к повышению эффективности взаимодействия и снижению количества ошибок.

4) Нарастивание дисциплины по исполнению соглашений о проектировании национальных сегментов ИИС ЕАЭС обеспечит согласованность и совместимость систем в разных странах-членах Союза. Это позволит лучше координировать работу и обмен данными между таможенными органами, упростит контроль и улучшит координацию в рамках интегрированной информационной системы.

Перечисленные изменения способствуют улучшению устройства ИИС ЕАЭС, повышению эффективности таможенных процессов и упрощению взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности. В целом, предложенные мероприятия способствуют развитию интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и создают благоприятную среду для экономического роста и сотрудничества между странами-членами.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 2

Задание 1.

«С ростом мощности активного сообщества участников производства ИКТ и соответствующих цифровых платформ начинает действовать закон Метклафа (ценность сети для ее участников находится в квадратической зависимости от их числа), и ведение бизнеса с использованием платформы становится мейнстримом. Вскоре почти все участники рынка переходят на предлагаемую цифровую платформу (или конкурирующие платформы)».

Поясните подробнее механизм действия закона Метклафа.

Задание 2.

«Рыночная власть цифровых платформ, проникая в бизнес-модели рыночных игроков, захватывает всю инфраструктуру, технологические связи в производственно-финансовой деятельности, государственном управлении и социальной жизни в обществе».

Поясните подробнее механизм захвата структур ИКТ в условиях цифровизации общества.

Задание 3.

«Платформизация и использование умных контрактов могут в корне изменить ситуацию. Современные инструменты позволяют прозрачным и корректным образом оценить и учесть вклад каждого из участников цепочки в себестоимости конечного продукта. В таком случае становится возможной следующая модель: все участники цепочки становятся участниками умного контракта и, работая в единой информационной системе, отдают свой полупродукт следующему участнику по себестоимости (не закладывая ни рисков, ни маржи) либо на реализацию (бесплатно). При этом в системе фиксируется объективный вклад каждого участника. Магазин также берет конечную продукцию у сборщика (или винодельческого завода) по себестоимости (бесплатно), но реализует по заранее оговоренной цене либо по рыночной (тогда маржа формируется автоматически). В момент продажи, когда деньги появляются в системе, все участники цепочки получают прибыль, которая автоматическим образом распределяется между ними, пропорционально их вкладу в конечный продукт».

Поясните данное утверждение конкретными примерами.

Задание 4.

«Следует признать, что традиционная экономическая кибернетика как научно-прикладная дисциплина теряет свое место и предназначение. На концептуальном уровне от ИТ-лидеров зависит рост эффективности и качество построения цифровой экономики во всем мире».

Поясните содержание процессов постепенной трансформации положений АСУ, экономической кибернетики, информатики, экономико-математических методов, информационных технологий как базовых составляющих цифровой экономики.

Задание 5.

«Принципиальные положения рыночного ценообразования характеризуются отличительными особенностями соответствующих механизмов, которые в цифровой экономике включают систему обратного ценообразования и переориентации на постепенную бесплатность платформ ИКТ».

Тема 3. ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЕАЭС

Вопрос 1. Принципы таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС

Нынешняя интеграция в виде ЕАЭС - это качественно новый феномен, не имеющий аналогов ни в нашей истории, ни в современном мире. По мере увеличения интеграции страны в мировую экономику, внешнеэкономическая деятельность (далее ВЭД) каждой страны становится все более важным фактором всей ее экономической жизни.

Государственное регулирование внешнеторговой деятельности является ключевой и неотъемлемой частью таможенной и экономической политики каждого государства. Правильно организованное государственное регулирование внешнеторговой деятельности способно положительно повлиять не только на развитие экономики страны, но и на ее защиту.

Государственное регулирование внешнеэкономической деятельности представляет собой комплекс экономических, правовых и административно - управленческих мер со стороны государства в лице его органов с целью формирования благоприятных условий хозяйствования для субъектов ВЭД, обеспечивающих их экономическую поддержку и правовую защищенность на внутреннем и внешнем рынках⁶⁴.

Государственное регулирование представляет собой совокупность определенных методов и приемов в сфере ВЭД, которые проводятся в рамках таможенной политики государством. Методы государственного регулирования ВЭД бывают административные и экономические.

Основные цели государственного регулирования ВЭД представлены на рис. 12.

⁶⁴ Федеральный закон от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности». Ст. 2.



Рис. 12. Цели государственного регулирования ВЭД

При государственном регулировании внешнеторговой деятельности используют два основных метода: таможенно-тарифное и нетарифное регулирование. К формам нетарифного регулирования относятся: - количественные ограничения импорта/экспорта товаров, - исключительные права на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров, - лицензирование в сфере внешней торговли товарами, - наблюдение за экспортом и (или) импортом отдельных видов товаров. Решение о применении мер нетарифного регулирования принимаются Евразийской экономической комиссией.

Таможенно-тарифное регулирование являясь одним из основных методов государственное регулирование направлено на: защиту национальных производителей и экономики, регулирование потоков экспорта и импорта и обеспечение экономической безопасности страны при помощи мер экономического регулирования. Таможенно-тарифное регулирование является методом государственного регулирования ВЭД, путем применения ввозных и вывозных таможенных пошлин⁶⁵.

Основной целью таможенно-тарифного регулирования является организация экономической безопасности страны и защита ее национальных интересов в внешнеторговой деятельности.

Таким образом, предмет таможенного регулирования представляет собой цель, ради которой субъекты вступают в таможенно-тарифные правоотношений, т.е. материальные блага, способные удовлетворить потребности их участников.

⁶⁵ Матвеева Т.А. Таможенное право: учебное пособие для вузов. М., 2023. С. 22.

В России в последнее время, наряду с фискальной и правоохранительной, на особом контроле первых должностных лиц государства находится регулирующая функция.⁶⁶

Такое регулирование защищает отечественный рынок и производителей от конкуренции с зарубежными производителями, и содействует в создании благоприятной среды для продвижения продукции отечественного производства на зарубежные рынки.

При высоком уровне развития страны, не требуется дополнительная защита национальных производителей, следовательно, страны с высоким уровнем развития могут повысить ставки пошлин.

Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности, наряду с нетарифным регулированием, является методом государственного воздействия на международную торговлю и выполняет две важнейшие функции: протекционистскую и фискальную⁶⁷.

Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности позволяет защитить экономические интересы страны и является ее неотъемлемой частью.

Таможенно-тарифные меры - совокупность организационных, экономических, правовых мероприятий, осуществляемых в установленном законодательством порядке государственными органами и направленных на регулирование внешнеэкономической деятельности.

Таможенный тариф является основой таможенно-тарифного регулирования. Примеры международных договоров, оказывающих влияние на таможенно-тарифное регулирование ВЭД ЕАЭС: соглашения членов ВТамО - Генеральное соглашение о тарифах и торговле, таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров и т.п.⁶⁸.

Принцип таможенно-тарифного регулирования заключается в его одностороннем порядке - условия уплаты и размеры пошлин устанавливаются государством, и только уполномоченные государственные

⁶⁶ Лаптев Р.А., Коварда В.В., Большчева Е.А. Исследование роли таможенных органов стран ЕАЭС в обеспечении экономической безопасности национальных государств и интеграционного объединения в целом // Вестник Евразийской науки. 2021. № 2 (13). С. 52.

⁶⁷ Сентотрусова С.В., Свинухов В.Г. Таможенное дело: учебник для вузов. М., 2022. С. 13.

⁶⁸ Сентотрусова С.В., Свинухов В.Г. Таможенное дело: учебник для вузов. М., 2022. С. 15.

органы могут принимать решения об изменении данных условий или тарифов.

После вступления в ЕАЭС все страны участницы почувствовали изменение в таможенно-тарифном регулировании. Ключевые изменения заключались в ведении Единого таможенного тарифа; - введение единой системы тарифных преференций и тарифных льгот.

Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза (далее ЕТТ ЕАЭС) - свод ставок ввозных таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза из третьих стран, систематизированных в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее ТН ВЭД ЕАЭС).

В настоящее время Единый таможенный тариф формируется исходя из двух основных факторов. Таможенный тариф представляет собой основной элемент таможенно-тарифного регулирования. Чаще всего под тарифом понимают перечень ставок таможенных пошлин, установленных государством для тех или иных видов продукции или способов торговли. Иногда термином «таможенный тариф» определяют непосредственно ставку таможенной пошлины, а не свод таких ставок⁶⁹.

Основные цели таможенного тарифа государства:

- рационализация товарной структуры ввоза товаров на территорию государств;
- поддержание рационального соотношения вывоза и ввоза товаров, валютных доходов и расходов на территории государств;
- создание условий для прогрессивных изменений в структуре производства и потребления товаров в государстве;
- защита экономики государства от неблагоприятного воздействия иностранной конкуренции, обеспечение условий для эффективной интеграции государства в мировую экономику.

Таможенные пошлины и тарифы являются инструментами экономического регулирования (как и таможенные и паратарифные платежи).

⁶⁹ Новикова С.А. Таможенное дело и таможенное регулирование в ЕАЭС: учебник для вузов. М., 2022. С. 79.

Таможенная пошлина, являясь инструментом таможенно-тарифного регулирования представляет собой метод косвенного воздействия на внешнеторговую деятельность и на стоимость всех импортных и экспортных товаров.

Необходимо разграничивать содержание таможенной пошлины и косвенных налогов ввиду видимости того факта, что таможенно-тарифное регулирование является сферой применения косвенных налогов для воздействия государства на внешнюю торговлю.

Таможенные платежи являются одним из условий перемещения продукции через таможенную границу ЕАЭС.

Все таможенные платежи основаны на правомерности и законности деятельности всех участников внешнеторговой деятельности. Если один из участников внешнеторговой деятельности ведет нелегальную деятельность, то он привлекается к юридической ответственности, возможно даже наложение санкций.

В Едином таможенном тарифе Евразийского экономического союза применяются следующие виды ставок ввозных таможенных пошлин:

1. адвалорные, устанавливаемые в процентах от таможенной стоимости облагаемых товаров;
2. специфические, устанавливаемые в зависимости от физических характеристик в натуральном выражении облагаемых товаров (количества, массы, объема или иных характеристик);
3. комбинированные, сочетающие оба вида, указанные в пунктах 1 и 2 ⁷⁰.

Адвалорная ставка - это метод расчета пошлины в процентном отношении к таможенной стоимости. Взимается с продукции одного класса, обладающей разными характеристиками, и рассчитывается, исходя из стоимости товара. На каждое наименование продукта есть своя адвалорная ставка, которая может составлять от 0 до 30 %. Показатель ставки динамичный: он может меняться в большую или меньшую сторону, если необходимо защитить интересы производителя. Формула 1 - расчет стоимости пошлины по адвалорной ставке:

$$\text{СТП} = \text{ТС} \times \text{АС}, \quad (1)$$

где: СТП - это сумма пошлины, ТС - таможенная стоимость, АС - адвалорная ставка.

⁷⁰ Договор о Евразийском экономическом союзе. Ст. 42. П. 3.

При вычислении необходимо использовать ставки актуальные на момент подачи таможенной декларации.

Адвалорные ставки самые удобные и широко используемые формы расчета таможенной пошлины, рекомендованная ВТО и успешно используемая во всем мире. Более выгодно применять их для расчета при ввозе дорогих товаров (наукоемкой, машинно-технической продукции), менее - для однородных (например, стройматериалов).

Именно адвалорная ставка позволяет добиться стабильного уровня национального рынка, несмотря на разную стоимость товаров, автоматически подстраивается к ценам на товары, подходит для налогообложения товаров с разной стоимостью и самое главное - способствует росту таможенных сборов при стабильном увеличении цен на товары на мировом рынке.

Таможенная пошлина исчисляется исходя из базы для исчисления таможенной пошлины и соответствующей ставки таможенной пошлины, установленной в отношении товара⁷¹.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что адвалорные ставки обеспечивают стабильность государственному бюджету и приносят наибольшую доходность.

Специфические ставки таможенной пошлины устанавливаются в евро или долларах за каждую единицу импортируемого товара - массы, веса, количества, объема, мощности (например, для двигателей) и не зависят от его цены. Показатели специфических ставок четко фиксированы, не зависят от уровня инфляции, экономической и ценовой политики.

Расчет специфической таможенной пошлины осуществляется по формуле 2:

$$ТП = СС \times КТ \times КИВ, \quad (2)$$

где: ТП - сумма пошлины,

СС - специфическая ставка,

КТ - количество товара,

КИВ - курс иностранной валюты по курсу Цетробанка РФ на момент вычисления.

⁷¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 52. П. 7.

Альтернативным видом ставок является комбинированная ставка, она включает в себя и адвалорную (процентную), и специфическую (фиксированную) составляющие. Расчет комбинированной ставки происходит в три этапа:

- расчет пошлины по формуле адвалорной ставки;
- расчет по формуле специфической ставки; Таможенный кодекс Евразийского экономического союза
- в зависимости от вида комбинированной ставки формируется либо кумулятивная пошлина (результаты вычислений складываются), либо альтернативная (оплате подлежит большая из величин).

На территории ЕАЭС введено множество льгот и преференций, так что при расчёте таможенных пошлин, стоит учитывать и это.

Система тарифных преференций ЕАЭС представляет собой эффективный инструмент внешних торговых связей государств-участников ЕАЭС, а также осуществления ими ВЭД с учётом актуальных экономических приоритетов⁷². Преференции используются для содействия экономическому развитию развивающихся и неразвитых стран.

Льготы по уплате вывозных таможенных пошлин, льготы по уплате налогов, а также льготы по уплате таможенных сборов (освобождение от уплаты таможенных сборов) устанавливаются законодательством государств- членов.

Тарифные преференции предоставляются в соответствии с Договором о Союзе⁷³. Тарифные преференции, предоставляемые при ввозе на территорию РФ, предусмотрены для следующих групп:

1. развивающихся стран – 75 % от базовой ставки ЕТТ ЕАЭС (в перечне 103 государства, в т. ч. Турция, Хорватия, Малайзия Чили и др.);
2. менее развитые - освобождение от пошлин (49 стран, в т. ч. Эфиопия, Мальдивы, Гвинея и т.д.).

Тарифные льготы отличаются от преференций тем, что они не носят индивидуальный характер, при их предоставлении учитываются не страны происхождения, а цель импорта и предназначение груза.

⁷² Бабаян А.М. Перспективы развития таможенно-тарифного регулирования внешней торговли в ЕАЭС // Вестник Евразийской науки. 2022. Т. 14. № 6 [Электронный ресурс]. URL: <https://esj.today/PDF/35ECVN622.pdf> (дата обращения: 25.03.2024).

⁷³ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 49. П. 3.

Тарифные льготы будут оказывать небольшое влияние на уровень внутренних цен в ЕАЭС в меньшей степени, поскольку они применяются к товарам, которые не являются предметом внешнеторгового контракта⁷⁴.

Например, освобождаются от уплаты таможенной пошлины товары, ввозимые для личного пользования, импортируемые лицами, имеющими право на беспошлинный ввоз, гуманитарная помощь, груз для ликвидации последствий аварий и стихийных бедствий и др.

При таможенно-тарифном регулировании используются следующие принципы: принцип эскалации ставок таможенных пошлин - предполагает повышение ставок таможенных пошлин по мере роста степени технологической обработки товара, принцип эффективного тарифа - установление низких ставок пошлин на товары, необходимые для развития производства с высокой долей вновь созданной стоимости. Этим принципам стоит придерживаться для развития и поддержки национальных производителей, а также чтобы выстроить эффективные импортные ставки.⁷⁵

В данном случае исходят из того, что степень защиты предприятий отдельной отрасли зависит не только от уровня ставок импортных пошлин на их продукцию, но и уровня ставок таможенных пошлин на импортируемые этими предприятиями сырье, материалы, комплектующие изделия и т.д., представляющие собой элементы затрат для данной отрасли.

Степень защищенности отрасли оценивается по совокупному воздействию импортных пошлин на конечную продукцию и импортных пошлин на элементы материальных затрат на величину стоимости, добавленной обработкой.

В тех случаях, когда возможности таможенно-тарифного регулирования становятся малоэффективными в отношении внешней торговли, используются нетарифные меры.

⁷⁴ Барсегян Д.Э. Влияние мер таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности на формирование внутренних цен Евразийского экономического союза//Вестник университета. 2020. № 2. С. 109.

⁷⁵ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 88.

В данном параграфе были изучены такие понятия как: государственное регулирование, таможенно-тарифное регулирование, таможенные пошлины, таможенные преференции, виды таможенных ставок и способы их исчисления.

Теоретические основы исследование подтверждают актуальность проводимого исследования. Правильно построенное таможенно-тарифное регулирование позволяет защитить национальный рынок, пополнить бюджет страны, а также повысить уровень экономики в стране.

Вопрос 2. Нормативное правовое обеспечение таможенно-тарифного регулирования в Евразийском экономическом союзе

Изучая нормативно-правовое обеспечение таможенно-тарифного регулирования в Евразийском экономическом союзе следует рассмотреть структуру нормативных правовых актов, регулирующих таможенное законодательство в Евразийском экономическом союзе, как международной организации региональной экономической интеграции в составе России, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и Армении.

Первый уровень - наднациональный уровень - составляет таможенное законодательство Евразийского экономического союза.

Важным аспектом развития механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности и кодификации таможенного законодательства ЕАЭС является достаточное разделение сфер правового регулирования наднационального (ТК ЕАЭС) и национального (законодательства государств-членов ЕАЭС о таможенном деле) уровней⁷⁶.

Все государства - члены ЕАЭС (Россия, Казахстан, Белоруссия, Киргизия, Армения) присоединились к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, положения которой устанавливают правовой минимум, который должен быть обеспечен при регулировании в том числе таможенно-тарифных отношений.

⁷⁶ Новикова С.А. Таможенное дело и таможенное регулирование в ЕАЭС: учебник для вузов. М., 2022. С. 58.

Например, установлено, что в законодательстве должны быть определены условия возникновения обязательства по уплате таможенных пошлин; определено, что ставки таможенных пошлин должны быть опубликованы в официальных изданиях; определено требование к установлению минимальной стоимости и минимальной сумме таможенных пошлин, ниже которых таможенные пошлины не взимаются и т.д.

Эта Конвенция лежит в основе Единого таможенного тарифа ЕАЭС. Принципы и порядок формирования Единого таможенного тарифа ЕАЭС определены в Протоколе о едином таможенно-тарифном регулировании (Приложение N 6 к Договору о Евразийском экономическом союзе).

Этим Приложением также определяются: виды ставок таможенных пошлин; условия предоставления тарифных льгот; порядок разрешения споров и т.д.

Нормативно-правовую базу таможенно-тарифного регулирования ЕАЭС составляют:

1. Договор о Евразийском экономическом союзе 2014 г. (вступил в силу с 1 января 2015 г.);
2. Международные договоры, заключенные в рамках Союза;
3. Международные договоры ЕАЭС с третьими странами;
4. Решения и распоряжения Высшего Евразийского экономического совета, Евразийского - межправительственного совета и Евразийской экономической комиссии;
5. Таможенный кодекс ЕАЭС;
6. Решения Суда ЕАЭС⁷⁷.

Приоритет в разрешении возникающих противоречий принадлежит Договору о ЕАЭС. Количество нормативных правовых актов, регулирующих таможенные отношения, больше количества нормативных правовых актов, составляющих таможенное законодательство ЕАЭС.

Хоть ТК ЕАЭС стоит во главе списка нормативных актов, регулирующих деятельность ЕАЭС, однако в абз. 185 Доклада Рабочей группы по присоединению Российской Федерации к Всемирной торго-

⁷⁷ Новикова С.А. Таможенное дело и таможенное регулирование в ЕАЭС: учебник для вузов. М., 2022. С. 59.

вой организации отмечено, что «права и обязанности члена Таможенного союза по Соглашению ВТО будут иметь преимущество перед всеми прошлыми и будущими соглашениями Таможенного союза и решениями органов Таможенного союза».

Таким образом, преимущественной силой на территории ЕАЭС обладает не ТК ЕАЭС, а нормативные правовые акты ВТамО, которые становятся частью правовой системы ЕАЭС.

Нормативные правовые акты, относящиеся к международно-правовой базе, соответствуют международному и наднациональному уровням правового регулирования таможенно-тарифных отношений, а национальная база - национальному уровню.

Такая взаимосвязь между уровнями правового регулирования и международно-правовой базой, и национальной базой позволяет показать различия между международными договорами и решениями наднациональных органов по субъекту нормотворчества, с другой стороны, подчеркнуть близкую юридическую природу.

Учитывая широкое распространение различных интеграционных объединений такое соотношение является логичным и последовательным развитием идей, высказанных К. К. Сандровским, в 70-х годах XX века, что «система действующего (позитивного) таможенного права, понимаемого в широком смысле, безусловно, состоит из двух больших групп правовых норм - внутригосударственного и международного права»⁷⁸.

По форме международно-правовая база таможенно-тарифного регулирования в ТК ЕАЭС состоит из: международных договоров, решений, соглашений и т.д.

Особое место в международно-правовой базе таможенно-тарифного регулирования занимает ТК ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС. В ТК ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС определены:

- виды ставок таможенных пошлин;
- льготы по уплате таможенных пошлин;
- порядок исчисления таможенных пошлин;
- объект обложения, ставки, плательщики;
- возникновение и прекращение обязанности по уплате таможенных пошлин;

⁷⁸ Новикова С.А. Таможенное дело и таможенное регулирование в ЕАЭС: учебник для вузов. М., 2022. С. 63.

- сроки и порядок уплаты;
- обеспечение уплаты, возврат (зачет) излишне уплаченных или излишне взысканных сумм таможенных пошлин;
- порядок взыскания таможенных пошлин.

Второй уровень нормативных правовых актов таможенного законодательства Евразийского экономического союза - национальный уровень, включающий в себя национальное законодательство о таможенном деле стран-участниц Евразийского экономического союза.

Ряд существенных полномочий по таможенному регулированию страны-участницы Евразийского экономического союза оставили за собой. Национальный закон о таможенном регулировании стран-участниц Евразийского экономического союза должен соответствовать таможенному законодательству Евразийского экономического союза, он не может самостоятельно осуществлять таможенное регулирование, и его действие распространяется только на территорию данной страны.

Он произведен от таможенного законодательства Евразийского экономического союза и не может ему противоречить.

Вопросы таможенного регулирования, которые являются предметом национального закона, делегированы законодательным органам стран-участниц ЕАЭС.

Основными национальными нормативно правовыми актами в странах ЕАЭС являются:

- Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Закон Республики Армения от 07.10.2022 № ЗР-353 «О таможенном регулировании»;
- Закон Республики Беларусь от 10.01.2014 № 129-З «О таможенном регулировании в Республике Беларусь»;
- Кодекс Республики Казахстан от 26.12.2017 № 123-VI ЗРК «О таможенном регулировании в Республике Казахстан»;
- Закон Кыргызской Республики от 24.04.2019 № 52 «О таможенном регулировании»⁷⁹.

⁷⁹ Новикова С.А. Таможенное дело и таможенное регулирование в ЕАЭС: учебник для вузов. М., 2022. С. 60.

Во втором параграфе были изучены нормативно правовые акты ЕАЭС и стран участниц. Во время изучения выяснили, что в ЕАЭС таможенно-тарифное регулирование двухуровневое: наднациональное и национальное. Изучили основные наднациональные нормативно правовые акты: Договор о Евразийском экономическом союзе, ЕТТ ЕАЭС, ТН ВЭД ЕАЭС и др., также проанализировали основные национальные нормативно правовые акты стран- участниц ЕАЭС.

Подводя итоги вышесказанного, можно сделать следующие выводы: внешнеэкономическая деятельность России с каждым годом увеличивает объемы и для защиты и развития экономики страны необходимо использовать государственное регулирование ВЭД, для достижения поставленных целей и результатов. Одним из важнейших способов государственного регулирования ВЭД является таможенно-тарифное регулирование ВЭД. Таможенно-тарифное регулирование в ЕАЭС занимает отдельное место в государственном регулировании.

Вопрос 3. Внешняя и взаимная торговля товарами в ЕАЭС

Евразийский экономический союз - международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью и учрежденная Договором о Евразийском экономическом союзе.

Государствами-членами Евразийского экономического союза являются:

- Республика Армения;
- Республика Беларусь;
- Республика Казахстан;
- Кыргызская Республика;
- Российская Федерация⁸⁰.

Анализ взаимной и внешней торговли проводится с целью оценить, как товарооборот ЕАЭС влияет на экономику стран.

В связи с постоянно меняющейся мировой экономикой, геополитической обстановкой важно систематически проводить анализ внешнеторговой деятельности, проводить анализ структуры внешнеторговой деятельности.

⁸⁰ Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. URL: <https://eec.eaeunion.org> (дата обращения: 11.02.2024).

Анализ будет проводиться отдельно по взаимной торговле внутри ЕАЭС и по торговле со странами вне ЕАЭС.

Объем взаимной торговли товарами - сумма стоимостных объемов экспорта товаров государств - членов ЕАЭС во взаимной торговле ⁸¹.

Проведен анализ объемов взаимной торговли товарами в ЕАЭС (табл. 6).

Данные, приведенные в табл. 6 и рис. 13 за 2018-2021 год были взяты с краткого статистического сборника (Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник 2022), а данные за 2023 с сайта евразийской экономической комиссии.

Таблица 6 - Взаимная торговля стран ЕАЭС в 2018-2022 гг. (млрд долл. США)

Страна/год	2018	2019	2020	2021	2022
ЕАЭС	60,3	61,6	55,1	72,6	83,3
Армения	0,7	0,8	0,7	0,9	2,5
Белоруссия	13,9	14,6	14,0	17,5	24,1
Казахстан	6,1	6,4	5,7	7,6	9,7
Кыргызстан	0,6	0,6	0,6	0,8	1,4
Россия	39,0	39,2	34,1	45,8	45,6

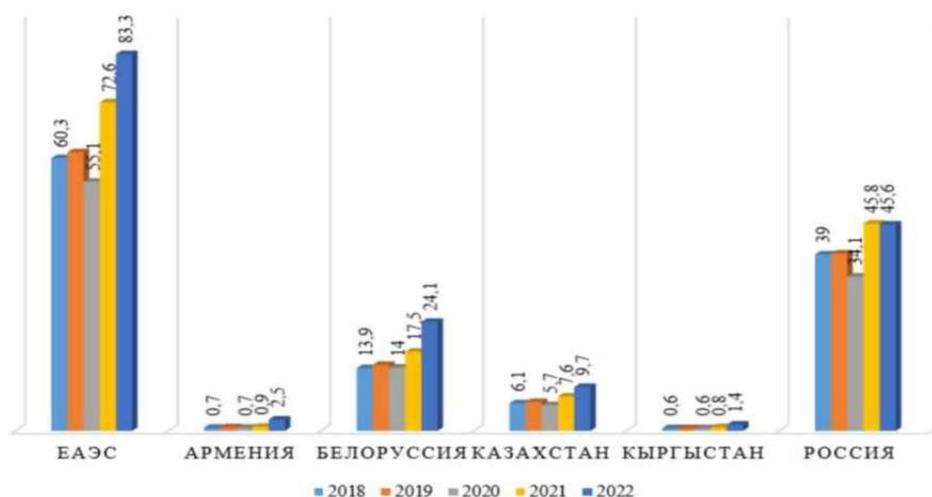


Рис. 13. Взаимная торговля стран ЕАЭС в 2018-2022 гг. (млрд. долл. США)

⁸¹ Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М., 2022. С. 148.

Проанализировав данные из табл. 6 и рис. 13 видно, что из-за ограничения в связи с COVID-19 в 2020 году произошло снижение объемов взаимной торговли ЕАЭС на 17 % (на 6,5 млрд долл. США) по сравнению с 2019 годом (61.6 млрд долл. США) и составил всего 55,1 млрд долл. США.

Однако с 2021 года объем взаимной торговли вновь начал увеличиваться, общий объем взаимной торговли ЕАЭС в 2021 году составил 72,6 млрд долл. США, что на 31 % (17,5 млрд. долл. США) больше, чем в 2020 году.

Стоит отметить, в 2022 году общий объем взаимной торговли ЕАЭС достиг рекордных показателей за всё время существования ЕАЭС 83,3 млрд долл. США, что на 14 % больше, чем в 2021 году (72,6 млрд долл. США).

Наибольший рост торговли наблюдается у поставок товаров из Армении на рынок ЕАЭС - на 117,8 % (до 2,5 млрд долл. США). Беларусь увеличила экспорт в страны Союза на 37,7 % (до 24,1 млрд долл. США), Казахстан - на 27,6 % (до 9,7 млрд долл. США), Киргизия - на 75,5 % (до 1,4 млрд долл. США). А вот у России объем снизился на 0,4 % (45,6 млрд долл. США).

Страны участницы ЕАЭС начали менять основное направление экспорта и импорта своих товаров.

Например, в структуре импорта товаров в Россию из Армении, Казахстана, Киргизии заметно увеличилась доля автомобилей, запчастей к транспортным средствам, станков, оборудования.

В целом за 2018-2022 гг. наблюдается тенденция роста объема взаимной торговли стран ЕАЭС, что подтверждает важность ЕАЭС как интеграционное объединение для всех стран участниц.

По данным из табл. 6 составлен рис. 14, на нем изображено распределение объемов внутренней торговли товарами со странами ЕАЭС по государствам - членам ЕАЭС (в процентах к итогу) за 2021-2022 гг.

По рис. 14 также заметно, что в 2022 году по сравнению с 2021 годом увеличился объем внутренней торговли товарами в ЕАЭС у Армении, Казахстан и Кыргызстан.

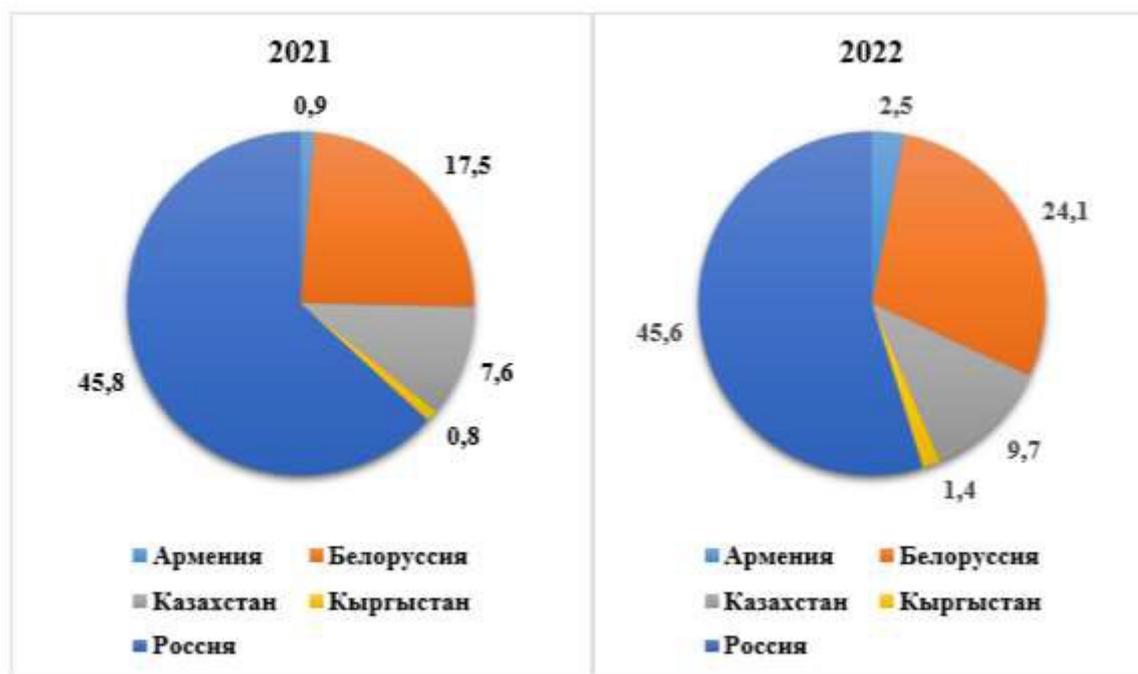


Рис. 14. Распределение объемов внутренней торговли товарами со странами ЕАЭС по государствам - членам ЕАЭС (в процентах к итогу)

Далее проведен анализ внешней торговли товарами ЕАЭС.

Объем внешней торговли товарами со странами вне ЕАЭС - сумма стоимостных объемов экспорта и импорта товаров государств - членов ЕАЭС со странами, не входящими в ЕАЭС.

Статистические данные по результатам внешней торговли товарами вне ЕАЭС публикуются значительно позже объемов взаимной торговли, также весной 2022 года евразийская экономическая комиссия частично, на неопределенное время остановила публикацию статистических данных, именно поэтому в основном анализ объема внешней торговли товарами со странами вне ЕАЭС проведен за 2017-2021гг.

Однако на момент анализа данных евразийской экономической комиссией был опубликован оборот внешней торговли товарами со странами вне ЕАЭС за 2022г., без конкретизации экспорта и импорта.

В табл. 7 и рис. 15 отображены Объемы внешней торговли товарами со странами вне ЕАЭС за 2017-2022г.

Таблица 7 - Объемы внешней торговли товарами со странами вне ЕАЭС за 2017-2022г. (млрд. долл. США)

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Оборот	634,1	753,8	735,8	624,6	844,2	923
экспорт	386,9	490,7	460,8	364,8	525,7	-
импорт	247,2	263,1	275,0	259,8	318,5	-
сальдо	139,7	227,6	185,8	105,0	207,2	-

На рисунке изображены объемы внешней торговли товарами со странами вне ЕАЭС за 2017-2022 г. графическом виде.

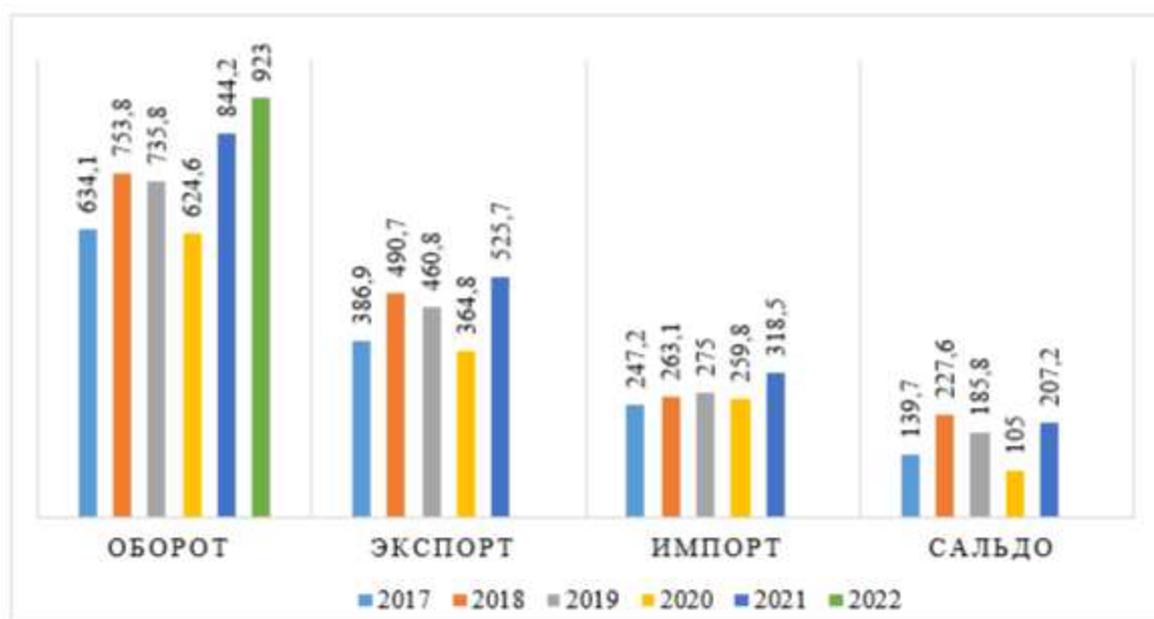


Рис. 15. Объемы внешней торговли товарами со странами вне ЕАЭС за 2017-2021г. (млрд. долл. США)

Данные приведенные в табл. 7 и рис. 15 за 2018-2021 год были взяты с краткого статистического сборника (Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник 2022), а данные за 2023 с сайта евразийской экономической комиссии.

По данным табл. 7 и рисунка 15 видно, что обороты внешней торговли со странами вне ЕАЭС в 2020 году также, как и обороты взаимной торговли стран ЕАЭС снизились.

В 2020 году обороты внешней торговли со странами вне ЕАЭС составил 624,6 (млрд долл. США), что на 15, 2 % меньше чем в 2019

(735,8 млрд долл. США) и в 2021 году объемы вновь начали увеличиваться и составили 844,2 (млрд долл. США), это на 14,5 % больше чем в 2020 году.

В 2022 году оборот внешней торговли ЕАЭС составил наибольшую сумму за всё время существования интеграционного объединения и составил 923 млрд долл. США, что на 9 % больше чем в 2021 году.

Меняющаяся экономическая ситуация в мире также оказала влияние на ЕАЭС, произошли структурные изменения в экспорте и импорте на замену товаров с Евро Союза и США пришли товары с Китая, Нидерландов, Турции, Объединенных Арабских Эмиратов. В табл. 8 представлен товарооборот ЕАЭС с третьими странами за 2018-2021 гг.

Табл. 8 - Товарооборот ЕАЭС с третьими странами за 2017-2021г. (млн долл. США)

Страна/Г од	2017	2018	2019	2020	2021
Германия	55 120,8	65610,70	58489,40	47043,40	63062,70
Италия	34 571,5	41370,40	36379,40	28879,80	42152,40
Китай	102 744,1	126322,60	133415,10	125976,50	167227,90
Республика Корея	21 168,9	28965,40	31155,70	25784,70	32798,50
Нидерланды	46 065,4	55576,70	54814,40	33162,00	53725,40
Польша	19 952,7	25540,70	21325,30	17655,50	26595,80
Соединенное Королев-	16 895,1	19116,10	21829,80	29590,70	28574,30
Турция	25 488,2	29075,60	30843,10	25348,20	39259,00
Украина	19208,90	22104,60	-	15545,90	20464,70
Япония	19734,70	23554,80	22176,90	-	26543,10
США	-	-	29712,20	-	37942,10

Исходя из данных представленных в таблице 8, что лидером является Китай, товарооборот с Китаем в 2021 году составил 167227,90 млн долл. США.

Германией товарооборот в 2021 году составил 63062,70 млн долл. США, с Нидерландами в 2021 году товарооборот был равен 53725,40 млн долл. США, товарооборот с Италией в 2021 году составил 42152,40 млн долл. США, наименьший товарооборот среди представленных стран в 2021 году был у Украины 20464,70 млн долл. США⁸².

Также следует отметить, что у всех представленных стран в 2021 году товарооборот значительно выше чем в 2019 г. и 2020 г., спад в эти

⁸² Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. М., 2022. С. 149.

года произошел из-за пандемии в мире, данные таблицы также показывают, что ЕАЭС остается привлекательным для стран Европейского союза, и набирает популярность у восточных стран.

На рис. 16 Товарооборот ЕАЭС с третьими странами за 2017-2021г. представлен в графическом виде.

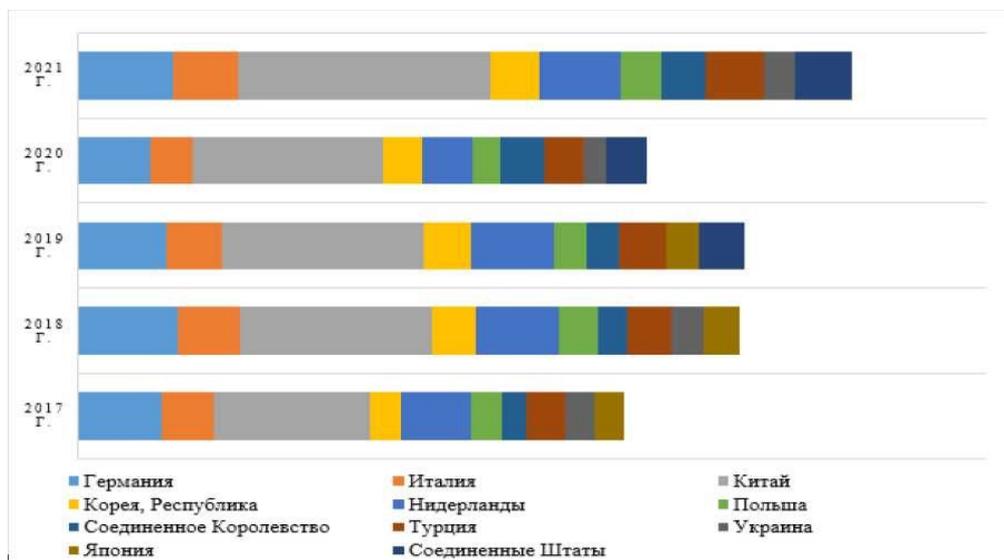


Рис. 16. Товарооборот ЕАЭС с третьими странами за 2017-2021 г.
(млн долл. США)

Так как ЕАЭС перестали широко публиковать статистические данные в 2022 году, в связи с легализацией Россией параллельного импорта и попытками недружественных стран отследить его, на данный момент возможно проанализировать данные только за январь 2022 года (табл. 9).

Таблица 9 - Товарооборот ЕАЭС с третьими странами за январь 2022 г. (млн долл. США)

Страна	Январь 2022
Китай	15204,9
Нидерланды	5830,4
Германия	5398,8
Турция	5349,3
Италия	4117,7
Республика Корея	3581,6
США	2737,7
Польша	2304,9
Франция	2056,3
Украина	1759,7

По данным табл. 9, в январе 2022 года наибольший оборот товаров у стран ЕАЭС был у Китая - 15 204,9 млн долл. США, данный показатель почти в три раза больше чем у Нидерланд (5830,4 млн долл. США), Германии (5398,8 млн долл. США) и Турции (5349,3 млн долл. США).

В графическом виде данные таблицы представлены на рис. 17.

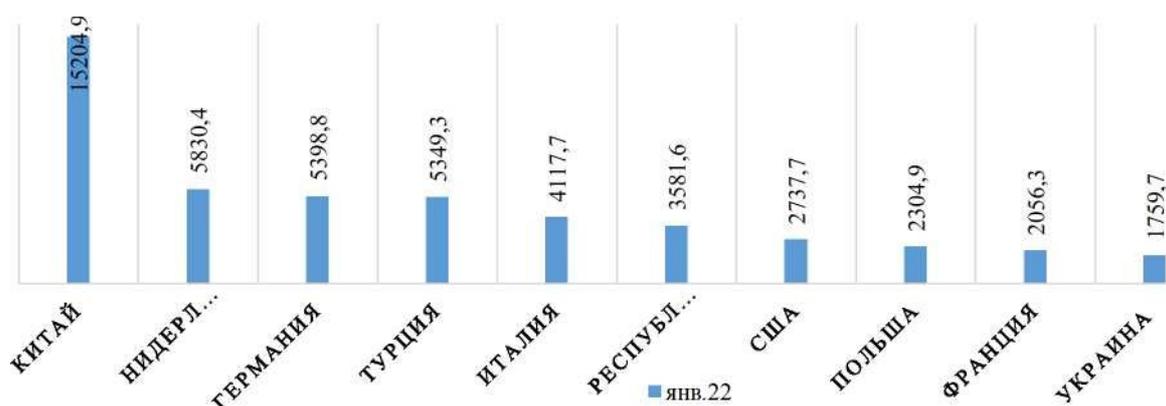


Рис. 17. Товарооборот ЕАЭС с третьими странами за январь 2022 г. (млн долл. США)

Подводя итог проведенному анализу в данном параграфе, можно сделать следующие выводы: ЕАЭС на современном этапе является одним из важных интеграционных объединений, для всех стран участниц.

Подтверждением важности ЕАЭС как интеграционного объединения являются рекордные показатели взаимной торговли товарами в 2022 году - 83,3 млрд долл. США.

Также факт того, что в 2022 году такие страны как Армения, Казахстан и Кыргызстан увеличили объем внутренней торговли товарами в ЕАЭС, что делает для этих стран внешнеторговую деятельность в рамках ЕАЭС более привлекательной.

В 2022 году оборот внешней торговли ЕАЭС составил наибольшую сумму за всё время существования интеграционного объединения и составил 923 млрд долл. США.

Вопрос 4. Таможенно-тарифное регулирования ЕАЭС

В связи с увеличением оборотов внешнеторговой деятельности стран участниц ЕАЭС, вопрос таможенно-тарифного регулирования

становится более актуальным. Так как именно благодаря грамотному и эффективному таможенно-тарифному регулированию страны участницы ЕАЭС смогут увеличить объемы торговли стран, в следствии чего улучшить состояние экономики, повысить уровень жизни, что сделает ЕАЭС как интеграционное объединение неотъемлемой частью мировой экономики.

Государствами-членами Евразийского экономического союза являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.

Границы действия таможенного-законодательства и таможенно-тарифного регулирования – это границы территорий стран участниц, а также находящиеся за пределами территорий стран - участниц ЕАЭС искусственные острова, установки, сооружения и иные объекты.

Ранее в работе мы выяснили, что на территории ЕАЭС действует два уровня нормативно - правового обеспечения: национальный и наднациональный, являющийся приоритетным.

Согласно наднациональному нормативно-правовому обеспечению, на данный момент, существует несколько основных направлений таможенно-тарифного регулирования ЕАЭС.

Они направлены на повышение экономики стран участниц, увеличение экспорта и импорта, а также увеличение бюджета страны, на повышение привлекательности стран участниц для инвестиций.

Одним из выделенных направлений в Решение Высшего Евразийского экономического совета № 12 от 11 декабря 2020 г. «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года» является перевод на качественно более высокий уровень таможенного регулирования и администрирования⁸³;

Для реализации данного направления таможенно-тарифного регулирования странам участницам необходимо постоянно осуществлять контроль и корректировку ввозных и вывозных таможенных пошлин, внесением изменений в единую Товарную номенклатуру внешнеэкономической деятельности и Единый таможенный тариф ЕАЭС.

⁸³ Новикова С.А. Таможенное дело и таможенное регулирование в ЕАЭС: учебник для вузов. М., 2022. С. 71.

Изучив Стратегию 2025 все мероприятия в рамках направления по переводу таможенно-тарифного регулирования и администрирования на более высокий уровень нами были выделены несколько основных групп:

1. Совершенствование ТК ЕАЭС;
2. Регулирование электронной торговли;
3. Создание единой системы транзита товаров;
4. Унификация таможенного законодательства;
5. Цифровизация и унификация документооборота.

Важнейшим механизмом торговой политики и таможенно-тарифного регулирования на территории ЕАЭС, является Единый таможенный тариф ЕАЭС.

Определение ЕТТ ЕАЭС приводится в Решении Совета Евразийской экономической комиссии, по которому ЕТТ ЕАЭС является сводом ставок ввозных таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым на таможенную территорию ЕАЭС из третьих стран и систематизированный в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС.

Нормативы распределения сумм ввозных таможенных пошлин для каждого государства-члена отображены на рис. 18.

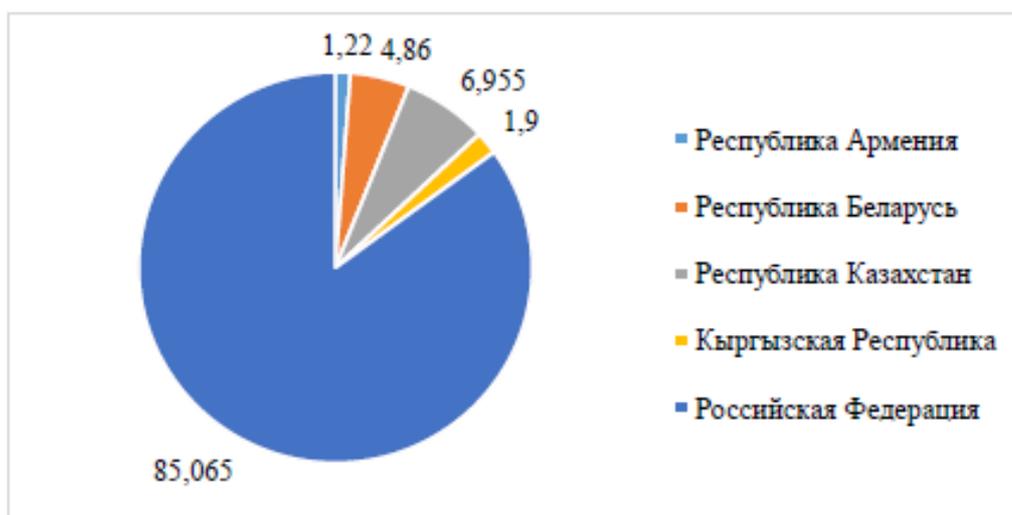


Рис. 18. Нормативы распределения сумм ввозных таможенных пошлин для стран ЕАЭС (%)

Еще одной особенностью таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС является сравнительно низкая степень дифференциации ставок

ЕТТ ЕАЭС, что затрудняет реализацию структурных задач тарифной политики и не в полной мере соответствует потребностям для развития экономики государств- членов ЕАЭС.

Помимо такой важной функции таможенных органов как взимание таможенных платежей, осуществляется также применение системы тарифных льгот и преференций. Так, в отношении товаров, происходящих в развивающихся странах, применяются ставки ввозных таможенных пошлин в размере 75 % от базового уровня ЕТТ ЕАЭС.

В отношении товаров, происходящих в наименее развитых странах - пользователях единой системы тарифных преференций, данные ставки снижены до 0.

Базовый уровень ставок установлен в отношении товаров, которые ввозятся на таможенную территорию ЕАЭС из третьих стран, с которыми в торгово-политических отношениях используется режим наибольшего благоприятствования. В основном тарифные преференции предоставляются Китаю, Бразилии, Эквадору, Аргентине, Египту, Парагваю, Чили, Ирану, Индии и др.

Но тарифные преференции используют лишь в отношении ряда товаров из преференциального списка, это: мясо и мясные продукты из Аргентины и Бразилии, овощи из Македонии, картофель из Египта, чай из Шри-Ланки, лекарственные средства из Индии.

При этом товары ввозятся без ежегодного превышения в объемах, что объясняется избыточностью данных товаров на рынке и сформированностью существующего спроса.

Также, для таможенно-тарифного регулирования используется такой инструмент, как тарифные квоты. Они представляют собой меру регулирования ввоза на единую таможенную территорию ЕАЭС отдельных видов товаров, предусматривающую применение в течение определенного периода более низкой ставки ввозной таможенной пошлины при импорте определенного количества товара или более высокой ставки ввозной таможенной пошлины при импорте товара, превышающего это количество. Их применяют в отношении отдельных видов сельскохозяйственных товаров, поступающих на таможенную территорию ЕАЭС, также допускается установление тарифных квот, если аналогичные товары производятся (добываются, выращиваются) на внутреннем рынке⁸⁴.

⁸⁴ Сентотрсова С.В., Свинухов В.Г. Таможенное дело: учебник для вузов. М., 2022. С.

Таким образом основными особенностями таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности ЕАЭС является: два уровня нормативно-правового обеспечения, низкая степень дифференцированных ставок, Единый таможенный тариф ЕАЭС, наличие норматива распределения сумм ввозных таможенных пошлин для стран ЕАЭС установленного на законодательном уровне, тарифные льготы, квоты и преференции на определенные товары, в следствии чего низкий уровень таможенных пошлин или их отсутствие.

Вопрос 5. Сложности таможенно-тарифного регулирования в рамках ЕАЭС

ЕАЭС в 2022 году установило рекордные показатели как в взаимной, так и во внешней торговле. Однако несмотря на рост взаимной торговли в ЕАЭС существует ряд проблем в таможенно-тарифном регулировании внешнеторговой деятельности, которые влияют на экономические показатели.

Одной из проблем таможенно-тарифного регулирования является медленно изменяющееся законодательство.

ТК ЕАЭС вступил в силу 1 января 2018 года и является нормативно правовым актом, регулирующим отношения по поводу перемещения товаров через таможенную границу.

Для создания ТК ЕАЭС потребовалось несколько лет, вносилось множество правок, проводились постоянные согласования и основой для ТК ЕАЭС служит ТК ТС.

В проекте ТК ЕАЭС был обновлен понятийный аппарат, введен принцип «единого окна», т.е. возможность предоставлять стандартизированную информацию, через единую точку входа.⁸⁵ Заявлен приоритет электронного декларирования, внесены некоторые изменения в таможенные процедуры, реформирован институт уполномоченного экономического оператора и др.

ТК ЕАЭС постоянно пересматривается и дополняется, но реализация новых направлений происходит довольно медленно и в столь

15.

⁸⁵ Карпова О.И. Единое окно Евразийского экономического союза и его применение // Вестник Евразийской науки. 2021. Т. 13. № 5 [Электронный ресурс]. URL: <https://esj.today/PDF/17ECVN521.pdf> (дата обращения: 15.05.2024).

быстро развивающемся мире, с постоянно меняющейся экономикой и политической обстановкой новые положения очень быстро теряют актуальность.

Также принцип «единого окна» т.е. унификация таможенно-тарифного регулирования, нормативно-правового обеспечения все ещё не удалось в полном объеме применить.

Что является проблемой для ЕАЭС. Ведь для развития ЕАЭС как интеграционного направления необходимо чтобы пересмотр законодательства осуществлялся максимально быстро и применялся по всей территории ЕАЭС.

Среди проблемных моментов, возникающих на данном этапе становления ЕАЭС, можно выделить низкую степень дифференциации ставок Единого таможенного тарифа, не соответствующая потребностям для развития экономики государств-членов ЕАЭС и затрудняющая реализацию структурных задач таможенно-тарифной политики.

Не маловажной проблемой является сниженный уровень национальной защиты стран участниц ЕАЭС, введение большого количества пониженных таможенных ставок и даже их обнуление. Также очень редко применяется принцип эскалации и принцип обратной эскалации.

Принцип тарифной эскалации - идеальная система протекционизма (защиты отечественных производителей).

Эскалация тарифов остается характерной чертой тарифных режимов как развитых, так и развивающихся стран. Эскалация тарифов более распространена в обрабатывающей промышленности, чем в сельском хозяйстве.

Эскалация тарифов преобладает во многих отраслях промышленности, в том числе для развивающихся стран, легкой промышленности, например, производство одежды⁸⁶.

Эскалация тарифов - практика установления более высоких тарифов на потребительскую (готовую) продукцию, чем на промежуточные продукты и сырье, - присутствует в структуре тарифов многих стран.

⁸⁶ Назаретян Т.О., Циркунов П.И. Применение принципа эскалации в едином таможенном тарифе ЕАЭС // Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. 2021. № 1 (11). С. 57.

Такая практика способствует сближению обрабатывающих производств с потребителями и препятствует осуществлению перерабатывающей деятельности в странах происхождения сырья⁸⁷.

В результате применения принципа тарифной эскалации, разрыв между номинальной ставкой и реальной величиной ввозной пошлины (эффективной ставкой) увеличивается. Этот принцип создает благоприятные условия для развития производства. Существует принцип обратной эскалации⁸⁸.

Обратная эскалация - это принцип в котором поддерживаются не производители готовой продукции, а те производители, которые используют сырье. Используется при импортозамещении.

Эффективная ставка тарифа - реальный уровень таможенного обложения конечных импортных товаров, вычисленных с учетом пошлин, наложенных на импорт промежуточных товаров (узлов, деталей, компонентов)⁸⁹.

Двухуровневое таможенно-тарифное регулирование также является одной из проблем таможенно-тарифного регулирования ЕАЭС. Относительная слабость наднационального регулирования, когда национальные приоритеты периодически занимают доминирующие позиции, является яркой иллюстрацией «дилеммы интеграции»⁹⁰.

Сложность классификации и кодирования товаров. Поэтапное определение ставки ввозной пошлины, при котором надо работать с несколькими источниками информации, даже при современном уровне информатизации не только не создает благоприятные условия для ведения бизнеса, но и делает систему закрытой для открытого обсуждения спорных ситуаций, усложняет администрирование процессов как на уровне Коллегии ЕЭК, так и в таможенных администрациях.

Всё это приводит к неправильной классификации товаров, в следствии чего производится неправильный расчет таможенной пошлины,

⁸⁷ Назаретян Т.О., Циркунов П.И. Применение принципа эскалации в едином таможенном тарифе ЕАЭС // Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. 2021. № 1 (11). С. 58.

⁸⁸ Сироткина А.В. Анализ проблем и перспектив развития таможенно-тарифного регулирования в рамках ЕАЭС // Молодой ученый. 2021. № 24. С. 140.

⁸⁹ Евдокимова Ю.Г., Сычёва С.М., Шрамченко Т.Б., Халимон Е.А. Эскалация как способ урегулирования конфликтов и противоречий // Вестник университета. 2021. № 6. С. 14.

⁹⁰ Мога И.С., Горбунова Л.П., Денисова А.В. Сдерживающие и подталкивающие факторы интеграции Евразийского экономического союза в условиях новейших вызовов глобальной экономики // Вестник Евразийской науки. 2023. Т. 15. № 2 [Электронный ресурс]. URL: <https://esj.today/PDF/41ECVN223.pdf> (дата обращения: 25.04.2024).

что значительно замедляет процесс перемещения товаров через границу.

Из-за введенных санкций против России и Белоруссии популярность обрел параллельный импорт. Благодаря тому, что страны участницы стали поставлять санкционные товары в Россию через свою территорию, увеличивая товарооборот между странами ЕАЭС, а также товарооборот со странами Евро Союза и США.

На сегодняшний день Казахстан, Армения, Узбекистан, ОАЭ, Гонконг и Турция, Киргизия являются наиболее удобными юрисдикциями для организации соответствующих поставок в Россию.

Важным фактором при осуществлении ввоза товаров путем параллельного импорта будет изменение логистической цепочки, что повлечет за собой увеличение цен на данную продукцию⁹¹.

Важно отметить, что параллельный импорт не означает ввоз в страну контрафактной продукции - де-факто это ввоз оригинальной продукции, но без разрешения правообладателя.

С теоретической точки зрения параллельный импорт обусловлен феноменом исчерпания права интеллектуальной собственности, согласно которому правообладатель теряет право контролировать распространение охраняемого товара после того, как он был выпущен на рынок.

Исчерпание прав может происходить на национальном (т.е. после выхода товара на рынок конкретной страны), региональном (т.е. после выхода товара на рынок интеграционного объединения) и международном уровнях (т.е. после выхода товара на рынок любой страны с последующим его перемещением в третью страну).

Таким образом, применение параллельного импорта приводит к формированию «серого рынка» в стране-импортёре посредством выстраивания каналов дистрибуции, никак не контролируемых правообладателем-экспортёром⁹².

Однако не все участники внешнеторговой деятельности различают такие понятия параллельного импорта и лжетранзита, контрафакта и в связи с этим появилась такая проблема как уклонения от

⁹¹ Цемержинская А.В, Свистунова М.А, Вишняков И.А. Параллельный импорт в современных условиях// Экономика и бизнес: теория и практика. - 2022. - № 12. - С. 237.

⁹² Голубчик А.М., Пак Е.В. Некоторые моменты логистики параллельного импорта в Россию // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 10. С. 29.

уплаты таможенных платежей, предоставления недостоверной информации в декларациях на товары или своего рода лжеимпорт.

В последнее время среди экспертов и ученых в области таможенного дела популярность набирает термин лжетранзит, однако в законодательстве нет определения данного термина. Проанализировав данный вопрос можно сделать вывод, что лжетранзит - это транзит с нарушением таможенного законодательства.

Наиболее распространённая схема лжетранзита - это когда товар автотранспортом ввозится из первой страны во вторую страну транзитом через третью страну. Груз по документам оформлялся как транзит через территорию третьей страны (при транзите товар освобождается от таможенных платежей), а на самом деле груз оставался на территории транзитной страны. Далее этот груз перевозился на рынки других стран участниц ЕАЭС как товар транзитной страны.

Например в конце ноября 2021 года Федеральная таможенная служба Российской Федерации задержала на российско-казахстанской границе 14 автомобилей с контрафактной продукцией.

Была проведена большая спецоперация при поддержке таможенных служб Казахстана по выявлению лжетранзита и контрафактной продукции.

Было задержано порядка 300 тонн запрещенных товаров, в том числе немаркированной обуви и парфюмерной продукции, а также обуви с признаками контрафактной продукции⁹³.

В результате подобных махинаций заявленный в качестве транзита товар оставался на территории Казахстана без уплаты НДС на импорт.

Помимо этого, за указанный период выявлено 8,1 тыс. фактов ввоза российских товаров фиктивным получателям РК, не заявленным экспортёрам из РФ.

Одним из последних примеров является поставка Киргизией рыбы в Россию. У России возникли вопросы по поводу резкого увеличения объемов и видов рыбы, поставлявшихся из Киргизии в 2022 году.

После игнорирования запросов Россельхознадзора на предоставление информации о происхождении рыбы, в феврале 2023 года был объявлен временный запрет на импорт форели и форелевой икры из

⁹³ Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 26.04.2024).

Киргизии, что уже является мерами нетарифного регулирования и уменьшает товарооборот рыбы между странами.

Еще одна проблема таможенно-тарифного регулирования слабо развитая электронная торговля в странах ЕАЭС.

В современном мире электронная торговля в маркетплейсах таких как Вайлдберриз и Озон занимает огромную часть в товарообороте стран участниц ЕАЭС. Например, еще в 2021 году Вайлдберриз и Озон как крупнейшие маркетплейсы России вышли на рынок в остальных странах ЕАЭС. Это также повлияло на увеличение объемов взаимной торговли, но и сопровождалось рядом проблем:

1. Отсутствие общих правил электронной торговли на рынке ЕАЭС;
2. Двойное налогообложение;
3. Требование по локализации корпоративных данных;
4. Отсутствие электронного документооборота.

Все эти проблемы усложняют выход маркетплейсов на рынок ЕАЭС, в результате отсутствия общих правил и совместного электронного документооборота, увеличивается время оформления и доставки товаров, а двойное налогообложение соответственно увеличивает стоимость товара для конечного потребителя.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать следующие выводы: существующая нормативно правовая база таможенно-тарифного регулирования и само таможенно-тарифное регулирование не очень подвижны и тяжело подстраиваются под быстро меняющуюся экономическую и политическую обстановку в мире.

Основной проблемой таможенно-тарифного регулирования ЕАЭС является многоуровневое законодательство, страны участницы ЕАЭС используют для таможенно-тарифного регулирования не только законодательство ЕАЭС, но и национальное законодательство, что в свою очередь осложняет соблюдение таможенного законодательства.

Немаловажной проблемой является недобросовестная торговля, лжетранзит, контрафакт и т.д. Данная проблема связана с слаборазвитым документооборотом между странами ЕАЭС и ослабленным контролем со стороны таможенных органов.

Также слаборазвитая электронная торговля, отсутствие единого электронного документооборота в котором бы участвовали все страны

участницы ЕАЭС, отсутствие единого налогообложения для маркетплейсов.

Все эти проблемы тормозят таможенно-тарифное регулирование ЕАЭС и развитие внешнеторговых отношений.

Таможенное регулирования является центральным вопросом формирования интеграции любого уровня, в связи с этим на пространстве всего интеграционного процесса доверительные отношения. Доверительные отношения не только между таможенными органами стран участниц, но и между бизнесом и таможенными органами.

Вопрос 6. Развитие таможенно- тарифного регулирования в ЕАЭС

Евразийский экономический союз является одним из самых быстро развивающихся интеграционных объединений и имеет множество перспектив развития таможенно-тарифного регулирования.

В первую очередь огромное количество перспектив открывает проект по совершенствованию ТК ЕАЭС и наднационального законодательства.

Совершенствование ТК ЕАЭС и наднационального законодательства в рамках Стратегии развития ЕАЭС 2025 проводится по 4 основным направлениям:

1. Цифровизация. Процессы и технологии не стоят на месте, постоянно совершенствуются, соответственно таможенному законодательству стоит идти в ногу со временем и учитывать это в законодательстве;
2. Унификация и стандартизация таможенных процедур, таможенных операций, процедур таможенного контроля;
3. Урегулирование института электронной торговли;
4. Унификация электронного документооборота.

До конца 2023 года планируется введение первого пакета поправок в ТК ЕАЭС по следующим направлениям:

- условия перемещения через таможенную границу контейнеров, если контейнер используется как транспортное оборудование, то в рамках измененного законодательства не нужно будет осуществлять

декларирование ввоза контейнера, что существенно упростит процедуры перевозки, увеличит оборачиваемость контейнеров, сократит транспортные издержки;

- передача полномочий по регулированию транзитных операций с уровня национального законодательства на наднациональный уровень, что должно стать решением проблемы лжетранзита;

- использование электронных, навигационных пломб на территории ЕАЭС;

- развитие электронного документооборота, унификация электронных документов и создание сквозных таможенных процессов по всей территории ЕАЭС;

- создание и введения отдельной главы в ТК ЕАЭС, которая будет посвящена регулированию электронной торговли. В ней будут определены понятие оператора электронной торговли, запреты и ограничения, условия перемещения товаров, порядок и размер исчисления таможенных платежей.

Следующим перспективным направлением, которое окажет влияние на таможенно-тарифное регулирование является - создание трехсторонних операторов и зон свободной торговли (далее ЗСТ).

Сотрудничество с третьими странами, подписание соглашений о свободной торговле, создание Зон свободной торговли или соглашений о торгово-экономическом сотрудничестве, которым предусмотрен обмен информацией в области разработки, принятия и применения стандартов, технических регламентов и процедур оценки соответствия, содействие взаимному пониманию стандартов, технических регламентов и процедур оценки соответствия каждой из сторон.

Стороны взаимодействуют посредством участия в заседаниях совместных комиссий/ комитетов, рабочих групп, а также через контактные пункты.

На данный момент ЗСТ существует с:

- Республика Иран
- Республика Вьетнам
- Республика Сингапур
- Республика Сербия
- Государства - наблюдатели ЕАЭС:
- Молдавия
- Узбекистан

- Куба.

Страны, с которыми ведутся переговоры о создании ЗСТ:

- Египет;
- Израиль;
- Индия;
- Китай;
- Монголия;
- Таиланд.

Множество перспектив появляется в связи с увеличением грузопотока между странами ЕАЭС и странами с Востока, развитие и транспортных коридоров, логистических систем.

В связи с введенными санкциями, ограничениями, запретами со стороны США и Европой против России и Белоруссии произошли значительные изменения в направлениях экспорта и импорта ЕАЭС. Внешнеторговая деятельность ЕАЭС поменяла вектор грузопотоков с Запада на Восток и Юг, что дало толчок к развитию транспортно-логистических цепочек по этим направлениям.

Министерство транспорта России совместно с коллегами из стран ЕАЭС в 2023-2025 года планирует провести реконструкцию и развитие транспортной и логистической инфраструктуры. Данные изменения позволят упростить пересечение грузов через таможенные границы, ускорить время таможенных процедур и сократить издержки, связанные с таможенным оформлением товаров.

Например, развитие железнодорожной сети к Азово-Черноморскому бассейну, увеличение пропускной способности до 152 млн. тон., дооснащение, модернизация станций.

Развитие автомобильного сообщения с Грузией, самая большая реконструкция в этом направлении прошла в пункте пропуска Верхний Ларс увеличение полос движения с 14 полос до 39 полос, что позволит увеличить грузопоток в 5 раз.

Реконструкция пунктов пропуска с Азербайджаном, реконструкция в первую очередь пункта пропуска Яраг -Казмаляр, Ново-Филя по результатам реконструкции прогнозируется увеличение пропускной способности в 7 раз. Реконструкция и строительство железнодорожного пункта Дербент с пропускной способностью до 20 млн. тон.

Самые масштабные реконструкции будут проходить в международном транспортном коридоре (далее МТК) «Север-Юг», общей протяженностью от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей) 7200 км. Создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива через Каспийский регион и далее в Северную и Западную Европу.

К Соглашению присоединились Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция.

Повышению роли МТК «Север-Юг» будет способствовать «Временное соглашение, ведущее к образованию зоны свободной торговли между ЕАЭС и Ираном», подписанное в мае 2018 г. В настоящее время проводится работа по интеграции транспортных систем государств-членов.

Реконструкция пунктов пропуска с Китаем будет проходить в основном в дорожном направлении в пунктах пропуска Забайкальск и Амур.

Множество перспектив развития таможенно-тарифного регулирования принесет проект по цифровизации и модернизации пунктов пропуска. В рамках данного проекта с сентября 2023 запускается создание электронной очереди на пунктах пропуска, также уже определены 4 первоочередных пунктов пропуска: Верхний Ларс, Забайкальск, Бугристовое, Чернышевское.

Также планируется проект создания интеллектуального пункта пропуска основная суть данного проекта сокращение издержек по пересечению границы, будет это проходить за счет:

- Диспетчеризация пунктов пропуска
- Создание единого документооборота
- Увязка электронно-перевозочных документов.

Еще одна инновация, которая позволит ЕАЭС усовершенствовать таможенно-тарифное регулирование – это портално-досмотровый комплекс, представляет собой сканирование транспортных средств в движении без покидания водителем грузовика, что позволяет сократить процесс сканирования транспортного средства.

Множество перспектив и возможностей откроет введение отслеживающих составляющих в таможенно-тарифное регулирование.

Введение цифровых и электронных навигационных пломб, маркировка товаров для отслеживания перевозок на всей территории союза позволит ускорить таможенно-тарифное регулирование, создать доверительные отношения между участниками внешнеторговой деятельности.

Применение таких навигационных пломб позволит оптимизировать логистику посредством минимизации госконтроля при одновременном обеспечении абсолютной прозрачности и "бесшовности" перевозок на территории ЕАЭС.

Цифровая маркировка – одно из направлений, которое разрабатывается на пространстве ЕАЭС для системы цифровой прослеживаемости товаров.

Маркировка представляет собой специальную зашифрованную метку, содержащую информацию о товаре и этапах его жизненного цикла от производства до конечной продажи потребителю.

Она направлена на обеспечение взаимного признания качества и безопасности товаров в рамках ЕАЭС, защиту конечного потребителя от контрафактной продукции, а также упрощение ведения бизнеса за счет возможности отслеживания продукции онлайн и сокращения бумажного документооборота.

Основная задача маркировки - создание в ЕАЭС единой системы идентификации каждого товара с целью усиления контроля за оборотом продукции на территории пяти стран.

Цифровая маркировка товаров в ЕАЭС должна обеспечиваться за счет унификации товарных классификаторов, процессов маркировки товаров машиночитаемыми знаками и технологической совместимости считывающих устройств государств членов.

Средство идентификации, предназначенное для маркировки товара, и (или) потребительской упаковки, и (или) групповой упаковки, содержит код маркировки и представляется в виде двумерного штрихового кода в формате DataMatrix⁹⁴

Множество перспектив открывает выход российских маркетплейсов на рынок в странах ЕАЭС и развитие электронной торговли в

⁹⁴ Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 05.03.2021 № 19 «О базовой технологической организационной модели системы маркировки товаров средствами идентификации в Евразийском экономическом союзе». Ст. 5. П. 25.

ЕАЭС. Развитие электронной торговли не только развивает внешне-торговую деятельность между странами ЕАЭС, но и дает толчок к цифровизации документооборота и к созданию единого наднационального законодательства в данной сфере, электронного документооборота, что в свою очередь также положительно влияет на совершенствование и ускорение таможенно-тарифного регулирования.

Цифровизация таможенных процессов включает в себя:

- Внедрение электронной очереди;
- Создание единого документооборота

Евразийской перестраховочной компании (далее ЕПК) - международной финансовой организации, не имеющей аналогов на евразийском пространстве.

ЕПК призвана стимулировать взаимную и внешнюю торговлю, а также реализацию совместных кооперационных проектов за счет увеличения страховой емкости и профессионального управления рисками на всем пространстве ЕАЭС. Компания будет дополнять функционал национальных агентств по страхованию на наднациональном уровне, перестраховывая экспортные кредиты и инвестиции от предпринимательских и политических рисков в государствах Союза и третьих странах⁹⁵.

Уставной капитал ЕПК будет сформирован за счет взносов государств-членов и составит 15 млрд российских рублей. Потенциальная страховая емкость (без учета возможного расширения), создаваемая ЕПК, - до 2 млрд долл. США.

Согласно экспертной оценке, появление дополнительной страховой емкости Евразийской перестраховочной компании приведет к увеличению объема взаимной торговли внутри ЕАЭС⁹⁶.

Подводя итоги данного параграфа, можно сделать следующие выводы: таможенно-тарифное регулирование ЕАЭС имеет множество перспектив развития. В основном перспективы направлены на развитие таможенного декларирования, таможенных процедур.

Совершенствование ТК ЕАЭС, направленное на модернизацию, цифровизацию, унификацию таможенного законодательства, создание

⁹⁵ Соглашение от 20.10.2022 «Соглашение об учреждении Евразийской Перестраховочной Компании». Приложение 1.

⁹⁶ Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. URL: <https://eec.eaunion.org> (дата обращения: 16.05.2023).

единого, электронного документооборота, создание Евразийской перестраховочной компании позволит упростить и ускорить процесс таможенного-декларирования.

Реконструкцию и развитие транспортной и логистической инфраструктуры, цифровизации и модернизации пунктов пропуска, введение отслеживающих составляющих в таможенно-тарифное регулирование позволит ускорить процесс прохождения таможенных процедур.

Создание ЗСТ, увеличение товарооборота в электронные торговли открывает перспектив в области таможенных тарифов, пошлин и льгот. Например, предоставление льгот, преференция в рамках ЗСТ или отмена двойного налогообложения в электронной торговле.

Проанализировав информацию, представленную в 3 главе, были сделаны следующие выводы: ЕАЭС как интеграционное объединение оказывает огромное влияние на экономику стран участниц ЕАЭС и несмотря на увеличение оборотов внешнеторговой деятельности в ЕАЭС есть ряд проблем, связанных с таможенно-тарифным регулированием.

Одной из важных проблем является медленная модернизация таможенного законодательства ЕАЭС, сложность в многоуровневом законодательстве.

Именно из многоуровневого законодательства в ЕАЭС участники чаще всего сталкиваются с проблемой по кодификации товаров, списком разрешенных и запрещенных к продаже и перевозке товаров, что в свою очередь увеличивает сроки прохождения таможенных процедур и таможенного декларирования, увеличивает издержки, связанные с таможенным оформлением товаров.

Немаловажной проблемой является недобросовестная торговля, после того как Россия дала разрешение на провоз параллельного импорта, некоторые продавцы решили воспользоваться данной ситуацией и провозить товар не законно в виде лжетранзита, контрафакта, прикрывая это определением параллельного импорта. Данная проблема связана с слабо развитым документооборотом между странами ЕАЭС и ослабленным контролем со стороны таможенных органов.

Множество проблем возникает при таможенно-тарифном регулировании электронной торговли, связано это с тем, что институт электронной торговле слабо развит в законодательстве ЕАЭС, отсутствуют

четкие понятия что именно является электронной торговлей, нет четкого перечня запрещенных товаров, двойная система налогообложения и т.д.

Среди перспектив таможенно-тарифного регулирования это пересмотр ТК ЕАЭС и внесение в него поправок, первые из которых планируются уже на вторую половину 2023 года, создание института электронной торговли, модернизация пунктов пропуска, создание единого электронного документооборота на всей территории ЕАЭС, передача контроля транзитных перевозок на наднациональный уровень.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 3

Задание 1. Ответьте на вопросы:

1. Определите роль таможенных сборов в системе таможенно-тарифного регулирования.
2. Какие способы исчисления таможенных платежей бывают?
3. Порядок и сроки уплаты таможенных платежей.
4. Обеспечение уплаты таможенных платежей.
5. Взыскание таможенных платежей.
6. Возврат излишне уплаченных или излишне взысканных таможенных платежей.
7. Таможенная стоимость товара и методы ее определения.

Задание 2. Решите задачи:

Задача 1. Декларируется импортный товар группы 2403. Страна происхождения, продажи и отгрузки – Сальвадор. Сертификат формы А представлен. Задание: определите, какой вид ставки ввозной таможенной пошлины предоставлять (базовую, преференциальную), объясните, почему, ссылаясь на нормативно-правовую базу.

Задача 2. Декларируется импортный товар группы 2403. Страна происхождения и отгрузки – Сальвадор. Страна продажи – США. Сертификат формы А представлен. Задание: определите, какой вид ставки ввозной таможенной пошлины предоставлять (базовую, преференциальную), объясните, почему, ссылаясь на нормативно-правовую базу.

Задача 3. Декларируется импортный товар группы 04. Страна происхождения, продажи и отгрузки – Эстония. Сертификат формы А

представлен. Задание: определите, какой вид ставки ввозной таможенной пошлины предоставлять (базовую, преференциальную), объясните, почему, ссылаясь на нормативно-правовую базу.

Задача 4. Декларируется импортный товар группы 06. Страна происхождения и отгрузки – Мавритания. Страна продажи – США. Сертификат формы А представлен. Задание: определите, какой вид ставки ввозной таможенной пошлины предоставлять (базовую, преференциальную), объясните, почему, ссылаясь на нормативно-правовую базу.

Тема 4. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ

Вопрос 1. Технологические инновации: сущность, понятие и цели

Инновация - введенный в употребление новый или значительно улучшенный продукт (товар, услуга) или процесс, новый метод продаж или новый организационный метод в деловой практике, организации рабочих мест или во внешних связях.

В таком понятие термин закреплен изменениями от 13 июля 2011 года в Федеральный закон № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике».

Термин «инновация» происходит от латинского «novatio», что означает «обновление» или «изменение», и приставки «in», которая переводится с латинского как «в направление», если переводить дословно «Innovatio» – «в направлении изменений».

Инноватика - молодая, развивающаяся наука, поэтому существует множество направлений их деления на группы. Инновации классифицируют по характеру применения, причинам возникновения, степени влияния на производственный или иной процесс. В основном принято использовать следующую классификацию инноваций: Продуктовые инновации. Они ориентированы на производство и внедрение новых продуктов. При этом происходит главенствующая роль предложения над спросом в экономическом смысле. Продуктовой инновационностью можно охарактеризовать экономику России в советский период⁹⁷.

Технологические инновации. Их часто называют процессными, так как они направлены на модификацию технологических процессов и повышают эффективность производства. Технологические инновации также часто наиболее прибыльны, так как могут приносить доход при продаже, не теряя при этом полезности для владельца. Социальные инновации. Это изменения в структуре общества и взаимоотношений в конкретных социальных группах. Они часто внедряются для изменения приоритетов в обществе, например, повышения роли общественно

⁹⁷ Виноградова Е., Самочкин В., Барахов В. Управление процессом внедрения технологических инноваций на промышленных предприятиях и в корпорациях // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2015. № 2. С. 88.

полезной деятельности по сравнению с личными интересами работника.

Технологические инновации на современном этапе базируются на высоких технологиях. По разным источникам, появление такого понятия, как «высокие технологии» (hightechnology), можно отнести к 80 годам 20 века. Исходно такое понятие можно было отнести к отдельным новейшим секторам индустриального сегмента, включающего в себя высокий уровень доли расходов, направляемых на разработки инновационного характера.

Если обратиться к современной действительности, то применение указанного понятия носит практически повсеместный характер, причём применение этого термина часто осуществляется в контексте дискуссий и обсуждений инноваций и наукоёмких сегментов хозяйства.

Стоит отметить, что в научном сообществе нет единого понимания термина «высокие технологии», поэтому в рамках данного исследования стоит рассмотреть различные трактовки указанного определения.

Под высокой технологией понимается комплекс данных, опыта и знаний, а также материальных ресурсов, применяемых в ходе разработки и реализации новых продуктов и механизмов в различных секторах экономики, имеющих высший уровень характеристик в мировом масштабе⁹⁸;

Другой автор (Черкасский, 2001) рассматривает высокие технологии как различные и сложные по реализации, но несложные в эксплуатации устройства, которые в ходе применения могут давать такие результаты, о каких ранее сложно было даже просто мечтать⁹⁹.

Еще один автор (Табунщиков, 2004) под высокими технологиями понимает инженерную работу по разработке инновационных продуктов и технологий, которые базируются на качественных ноу-хау и стали результатом усиленной мыслительной работы¹⁰⁰;

⁹⁸ Жукова Е.А. Проблема классификации высоких технологий. // Вестник ТГПУ. 2008. № 1 (75). С. 34.

⁹⁹ Черкасский С. Как не стать мастерской ненужных вещей // Новые рынки. 2001. № 2. С. 16.

¹⁰⁰ Табунщиков Ю.А. Здания высоких технологий - возможности современного строительства // Архитектура и строительство Москвы. 2004. № 2. С. 12.

Также изучаемый термин может рассматриваться как относительный и на современном этапе применяемый для принципиально новых технологических решений, которые прежде всего реализуются в таких секторах, как электроника, ракетно-космические решения, изыскания в атомной промышленности, производство летательных аппаратов и т.д.

Высокие технологии - это такой комплекс данных, опыта и знаний с материальными ресурсами, которые применяются при формировании как новых технологических продуктов и механизмов, так и при повышении качества и снижении стоимости уже имеющихся продуктов с технологической составляющей¹⁰¹.

Также под высокими технологиями понимаются передовые технологические процессы инновационного характера, являющиеся прорывными в своей области¹⁰².

Вся эта совокупность определений, данных учеными, занимающимися вопросом высоких технологий, включают в себя определенные критерии, которые тем не менее не позволяют четко и структурно выделить признаки высоких технологий от более традиционных аналогов. При этом более четкое выделение указанных категорий важно и необходимо в связи с тем, что существует понятие «научноёмкой технологии», которое базируется на таком критерии, как высокая доля удельных расходов на реализацию технологического решения. При этом высокие технологии в большей степени базируются на прорывном и эффективном технологическом решении.

Исходя из вышеизложенных положений можно сформировать авторское определение высоких технологий.

Под высокой технологией стоит понимать востребованную инновационную технологию, которая по своим параметрам является лидирующей в мировом масштабе, базируясь на совокупном технологическом опыте в сфере применения, а также актуальном и адаптивном ноу-хау.

Интенсивная инновационная деятельность, характеризующаяся принципиальной новизной одного или более типов инноваций.

Технологическая инновация:

¹⁰¹ Большая российская энциклопедия: В 30 т. Т. 6. М., 2006. С. 108.

¹⁰² Лоусон Т., Гэррод Д. Социология А - Я. М., 2000. С. 39.

- разработка абсолютно инновационного продукта и применение новых форматов производственных технологий;
- инновации в сфере маркетинга в части популяризации продукции на рынках, а также применение инновационных инструментов, которые обеспечат стабильное целенаправленное усиление управленческих результатов;
- применение усложнённых систем в производственно-технологическом цикле, а также в части организационной и экономической работы высокотехнологичного предприятия;
- увеличение лимитов затрат на НИОКР;
- повышение объемов расходов на НИОКР обуславливает потребность в постоянной оценке экономических выгод этих исследований и работ.

Технологические инновации в таможенном деле имеют ряд целей, направленных на улучшение процессов таможенного контроля, сокращение времени пребывания товаров на территории таможенного союза, снижение затрат и бюрократии, проведение эффективного таможенного мониторинга и пресечения контрабанды. Ниже перечислены основные цели технологических инноваций в таможенном деле:

Автоматизация таможенных процедур и обмен документами между таможнями. Это позволяет ускорить процесс таможенного контроля и облегчить транспортировку товаров.

Создание единой системы технического контроля, включая использование различных технологий, таких как сканеры, датчики, видеокамеры. Это способствует определению наличия запрещенных ввозных товаров, контрабанды и других правонарушений.

Развитие систем GPS и RFID для мониторинга грузопотоков и контроля движения грузов. Технологии GPS и RFID помогают отслеживать перемещение груза на каждом этапе транспортировки и обеспечивают точную информацию о его местонахождении.

Применение систем искусственного интеллекта и анализа данных для оптимизации таможенных процессов. Это включает использование алгоритмов машинного обучения для автоматического анализа данных о грузах, что позволяет быстро выявлять наличие возможных угроз безопасности и контрабанды.

Развитие электронных таможенных платформ для автоматизированного обмена документами между таможенными органами и бизнес-

сообществом. Это упрощает и ускоряет процесс таможенного оформления товаров.

Применение систем биометрической идентификации для определения личности и проверки документов водителей и перевозчиков. Эта технология помогает предотвратить мошенничество и нелегальную перевозку товаров.

Разработка мобильных приложений для более удобных и быстрых таможенных процессов. Это может включать приложения для отправки таможенных деклараций, получения уведомлений о статусах отправленных грузов и интерактивной консультации со специалистами таможни.

Основной целью всех этих технологических инноваций в таможенном деле является модернизация таможенных процедур, повышение их эффективности и обеспечение безопасности и контроля ввозимых товаров в страну.

Таким образом, задачей технологических инноваций является эффективное использование прогрессивных достижений цифровых технологий для оптимизации затрат на их разработку и внедрение, а также ускорение этих процессов в условиях постоянного научно-технического прогресса.

Вопрос 2. Особенности создания и внедрения технологических инноваций в таможенной деятельности

В 2016 году в послании Федеральному собранию Президент России В.В. Путин впервые употребил термин «цифровая экономика» как стратегических принцип развития страны¹⁰³. В том же году 1 декабря Президент РФ подписал указ «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации», который утверждает ключевую роль цифровых технологий в процессе инновационного развития страны.

К 2025 году итогом реализации Стратегии должно стать всеобъемлющее внедрение цифровой экономики, которое подразумевает все-

¹⁰³ Указ Президента РФ от 01.12.2016 № 642 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации».

объемлющее внедрение цифровых систем, интеллектуальных решений, роботизированных инструментов и прочих научных разработок, связанных с цифровизацией экономической деятельности.

Соответственно, вопрос развития и внедрения цифровой экономики уже более 4 лет поставлен на государственный уровень первым лицом страны.

Актуальность изучения проблем цифровизации экономики заключается в том, что объемы коммуникации различных участников экономической деятельности посредством цифрового формата растут значительными темпами, при этом конкурентная борьба с точки зрения цифровизации распространяется как на предприятия, применяющие инновационные технологии, так и цифровыми платформами, обеспечивающими фундамент функционирования цифровой экономики.

В сравнительном рейтинге цифровизации 42 стран по 7 ключевым категориям список возглавляют США и Великобритания, в то время как Россия и Индонезия его замыкают¹⁰⁴.

Цифровая экономика может базироваться на следующих специфических постулатах:

- у каждой личности есть своя приоритетная роль в процессе формирования и контроля получаемого контента;
- предметом трудовой деятельности становится информация, при этом её можно охарактеризовать как пассивную применительно к реальному сектору;
- сетевой формат коммуникации экономических агентов является наиболее распространённым;
- базой экосистемы и трансформации предпринимательской деятельности становятся интегрированные цифровые площадки;
- искусственный интеллект характеризуется фактически безлимитным набором комбинаций производственных средств и экономических отношений.

Таможенная инновация – это применение в практике конкретного таможенного органа метода работы или таможенной услуги, которые полностью или значительно улучшены и благодаря этому имеют ценность для заинтересованных сторон. Сегодня к основным видам инно-

¹⁰⁴ Самые цифровые страны мира: рейтинг 2019 года [Электронный ресурс]. URL: <https://hbr-russia.ru/innovatsii/issledovaniya/818884> (дата обращения: 25.05.2024).

вадий в таможенной деятельности можно отнести: применение технологий таможенного контроля, связанных с предварительным информированием о ввозимых товарах, также технологии электронного и интернет-декларирования ввозимых и вывозимых товаров, технологии удалённого выпуска таких товаров и систем управления рисками.

Применение технологий интернет-декларирования и предварительного информирования о товарах значительно ускоряет процесс оформления товаров, благодаря чему участники внешнеэкономической деятельности несут меньше затрат, таких как затраты на хранение товаров на складах временного хранения (далее - СВХ) при одновременном сокращении времени нахождения товаров под таможенным контролем, включающим в себя время завершения процедуры таможенного транзита и времени проведения таможенного контроля и принятия решения о выпуске. Кроме того, применение технологии электронного декларирования способствует повышению пропускной способности постов, тем самым ускоряя процесс товарооборота и пополнения государственной казны.

Одним из приоритетных направлений в совершенствовании и упрощении таможенных операций является система «единого окна». Данная технология способствует упрощению таможенных процедур, даёт возможность избежать сбора лишних данных, значительно сокращает объёмы информации, унифицирует стандарты информационного обеспечения экспортных и импортных операций, а также способствует созданию единой структуры электронного обмена для повышения эффективности взаимодействия между различными государственными службами. Отсутствие данного механизма в морском пункте пропуска заставляет представителя судовладельца (морской агент) при оформлении судна обойти все государственные контрольные органы и предоставить им все требуемые документы¹⁰⁵.

Другим важным этапом в развитии научно-технического прогресса в таможенной деятельности стало создание электронной очереди. Применение данной системы заключается в использовании участниками ВЭД интернет-ресурса GoSwift, на котором предлагается выбрать время планируемого приезда на границу и соответствующий пункт пропуска, а также указать категорию транспортного средства (легковой, грузовой автомобили или автобус) и данные водителя.

¹⁰⁵ Левкин Г.Г. Логистика. Теория и практика. М., 2020. С. 67.

Получив талон с указанием номера окна и времени ожидания, водитель имеет возможность использовать имеющееся время по своему усмотрению. Кроме того, внедрение данной инновации способствует значительному уменьшению очередей в автомобильных пунктах пропуска и служит инструментом для профилактики коррупционных проявлений, так как автоматическое распределение очередности исключает вероятность выбора перевозчиком конкретного инспектора. В настоящее время система электронной очереди грузового автотранспорта работает в полном объёме по въезду в Российскую Федерацию¹⁰⁶.

Говоря об автоматизации прохождения таможенного контроля автомобильных пунктов пропуска через таможенную границу нельзя не упомянуть инспекционно-досмотровые комплексы (далее - ИДК). При использовании ИДК проведение таможенных операций происходит без вскрытия грузовых ёмкостей и нарушения целостности обследуемых объектов и их частей. Кроме того, значительно сокращается время таможенного досмотра. Так, с применением ИДК уходит около 3-5 минут для получения необходимой информации о перевозимых грузовым автотранспортом товарах.

Другим важным этапом в развитии научно-технического прогресса в таможенной деятельности стало внедрение в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза технологии предварительного декларирования. Срок предъявления груза для осуществления выпуска по предварительной декларации составляет 30 дней до ввоза груза на таможенную территорию. При этом выпуск предварительно задекларированных товаров осуществляется, как правило, сразу после их предъявления, что является безусловным преимуществом для перевозчиков.

Следующим направлением инновационной таможенной политики РФ можно назвать технологию удалённого выпуска товаров. Данная технология позволяет участникам ВЭД декларировать товары в любом таможенном органе на территории РФ, при том, что товар будет выпущен в свободное обращение непосредственно на границе. В среднем на проверку всех документов таможенными органами уходит около 30 минут при отсутствии рисков (до 30 наименований товара), 1 час,

¹⁰⁶ Чеботаев А.А., Чеботаев Д.А. Логистика и менеджмент товародвижения. М., 2019. С. 93.

если число товаров составляет от 11 до 50 единиц, 2 часа - от 51 до 100 или 4 часа - от 101 и более наименований товаров. Внедрение технологии удалённого выпуска позволяет участника ВЭД и таможенным представителям разгрузить транспортную инфраструктуру, оптимизировать логистические связи между отправителями и получателями груза.

Ещё одним важным направлением в развитии таможенного администрирования является система управления рисками. Главная цель разработки системы управления рисками - оптимальное распределение ресурсов таможенной службы, снижение административного воздействия на законопослушных участников внешнеторговой деятельности с одновременным усилением таможенного контроля к отдельным товарам и лицам, в отношении которых существует наибольшая вероятность нарушения действующего законодательства.

Таким образом, в процессе исследования научно-технического прогресса экономической наукой решаются различные проблемы разработки и использования инновационных решений, при которых целесообразно сформулировать задачу, в которой целью является минимум затрат либо максимум экономии общественных затрат от внедрения новой техники.

Важнейшей формой проявления НТП является механизация и автоматизация производственных процессов. Важнейшим принципом планирования при этом является учёт и взаимная увязка всех сторон и этапов планируемого процесса.

На сегодняшний день в связи с ускорением развития внешнеэкономической деятельности возросла роль научно-технического прогресса. Основной целью государственной инновационной политики является постоянное наращивание научно-технического потенциала для поддержания экономического роста государства и увеличения его конкурентоспособности на мировом рынке.

Вопрос 3. Применение современных таможенных технологий на территории ЕАЭС

Одной из ключевых особенностей Евразийского экономического союза, в отличие от Европейского союза, является ограниченная компетенция основного рабочего (исполнительного) органа ЕАЭС –

Евразийской экономической комиссии: преимущественно определяемая через прямое указание в Договоре о ЕАЭС или международном договоре в рамках ЕАЭС. Если для традиционных отраслей (транспорта, энергетики, финансы) цифровая экономика, в первую очередь, означает цифровую трансформацию, и, следовательно, компетенция Комиссии в регулировании отношений в этой сфере в зависимости от вида политики (единая, согласованная, скоординированная) имеется, то для решения вопросов развития отраслей отдельных видов услуг (электронная торговля и др.), а также «сквозных» вопросов цифровой повестки (персональные данные и их трансграничный оборот, защита прав потребителей, электронные коммуникации и т. д.) необходимая и признаваемая государствами-членами делегированной компетенция у ЕЭК отсутствует. В связи с этим за последние годы Евразийской экономической комиссией обеспечено создание нормативно-правовой основы для передачи полномочий по регулированию в сфере цифровой экономики на наднациональный уровень, для чего Высшим Евразийским экономическим советом от 11.10.2017 № 12 утверждены основные направления реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 г. Целью реализации цифровой повестки определены: обеспечение устойчивого роста экономики государств-членов ЕАЭС, актуализация механизмов интеграционного сотрудничества в рамках ЕАЭС с учетом глобальных вызовов цифровизации; ускорение темпов экономического развития и формирование в ЕАЭС условий для развития перспективных отраслей экономики.

В рамках цифровой повестки ЕЭК во всех государствах-членах ЕАЭС сформированы национальные «цифровые повестки» – преимущественно стратегические или программные документы, определяющие комплекс мероприятий по созданию необходимых условий для развития цифровой национальной экономики или цифровизации национальной экономики и целевых показателей, которыми будет определяться успешность и эффективность реализации таких мероприятий.

Цифровая повестка оказывает непосредственное влияние как на бизнес-процессы, так и на государственные органы, учреждения и организации, которые участвуют в решении социально-экономических проблем. В полной мере она оказывает влияние и на процессы таможенного администрирования. Каждым государством-членом ЕАЭС сформулированы цели и задачи цифровизации в таможенной сфере,

преимущественно в форме стратегических документов развития национальных таможенных служб. По направлениям и генеральным целям повестки государств-членов ЕАЭС в области цифровизации таможенного администрирования отличаются друг от друга незначительно.

Центральными их задачами определены внедрение перспективных таможенных технологий, в первую очередь – автоматической регистрации деклараций на товары и автоматического выпуска товаров, развитие инструментов удаленной уплаты таможенных платежей, технологий электронного таможенного транзита, расширение сервисного функционала. Различия состоят в объектах цифровой трансформации, состав которых отличается от государства к государству в зависимости от территориальной структуры таможенных органов, состояния пунктов пропуска через таможенную границу, национальных систем межведомственного электронного взаимодействия.

В зависимости от целевых показателей, определенных в национальных цифровых повестках, для этих целей используются различные способы – от реализации задач модернизации таможенных органов в качестве сугубо национальных проектов, до реализации задач развития трансграничной торговли за счет предложения и реализации интеграционных проектов с партнерами по ЕАЭС.

В Таможенном кодексе ЕАЭС заложены стратегические нормы, соответствующие концепции «цифровой таможни», изложенной в Стратегическом руководстве Всемирной таможенной организации в области информационных технологий 2018 г., «позволяющие обеспечить реализацию Цифровой повестки ЕАЭС в сфере таможенного регулирования в рамках единой концепции:

- переход на электронный документооборот в таможенной сфере (закрепление юридической значимости электронного документа, использование электронной цифровой подписи, внедрение систем электронного документооборота);

- использование электронного предварительного информирования в качестве ключевого фактора обеспечения безопасности, с одной стороны, и содействия развитию внешней торговли, с другой стороны;

- совершенствование технологий электронного таможенного декларирования с переходом на системы автоматической регистрации и автоматического выпуска товаров;

- внедрение механизмов «единого окна», позволяющих получать необходимые разрешительные документы в электронном виде от компетентных органов, имеющих отношений к вопросам внешней торговли, через единую систему».

В части внедрения электронного декларирования в государствах-членах ЕАЭС до вступления в силу Таможенного кодекса ЕАЭС ситуация варьировалась от страны к стране в связи с законодательно установленной альтернативой подачи декларации на товары – электронным способом или в бумажной форме. С 1 января 2018 г. электронное таможенное декларирование стало обязательным, за исключением четко определенных случаев, в связи с этим в большинстве государств-членов ЕАЭС активно развиваются технологии электронного декларирования товаров. В Республике Беларусь и Российской Федерации реализуются эксперименты по внедрению технологий автоматической регистрации и автоматического выпуска товаров, активно трансформируется структура российских таможенных органов, рядом государств-членов ЕАЭС разработаны специализированные программные средства и сервисы для предоставления предварительной информации в электронном виде.

Принципиально новым этапом реализации задачи информационного обеспечения таможенных и иных контролирующих органов о трансграничном движении товаров являются технологии маркировки и прослеживаемости товаров, позволяющие получать наиболее полную информацию о товарах и их перемещении, об оказываемых услугах, а также о любых субъектах товарооборота на всех стадиях производства, обработки, хранения, перемещения и продажи, своевременно выявлять нелегальную и контрафактную продукцию. Драйвером реализации данных технологий в масштабе ЕАЭС выступила Российская Федерация, успешно реализовавшая пилотный проект маркировки меховых изделий. В 2018 г. Правительством РФ утвержден перечень товаров, подлежащих обязательной маркировке, включающий табачные изделия, обувь, духи и туалетную воду, некоторые товары легкой промышленности, фотоаппараты и лампы-вспышки, шины и пневматические покрышки, лекарства¹⁰⁷.

¹⁰⁷ Аникин Б.А., Родкина Т.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. М., 2019. С. 95.

Развитию системы прослеживаемости на пространстве ЕАЭС будет способствовать разработка единой геоинформационной системы, включающей сервисы картографической основы и направленной на упрощение контроля за транспортировкой и прослеживаемостью продукции и товаров. Основой для полноценного запуска единой цифровой платформы, направленной на обмен геопространственными данными, являются:

- гармонизация нормативно-правовых базы государств-членов ЕАЭС в части обмена цифровыми геоданными;

- закрепление в нормативно-правовой базе ЕАЭС использования сертифицированных данных дистанционного зондирования Земли в качестве юридически значимых, а также определение основных принципов сбора, хранения, обработки и распространения геопространственных данных;

- разработка и внедрение технологий обработки данных дистанционного зондирования Земли в государственных органах, государственных компаниях на территории ЕАЭС.

По результатам эксперимента и его оценки Евразийской экономической комиссией 2 февраля 2018 г. государствами-членами подписано Соглашение о маркировке товаров средствами идентификации в Евразийском экономическом союзе. Для отработки технологии маркировки в масштабе ЕАЭС Советом ЕЭК реализован пилотный проект по маркировке и прослеживаемости табака и табачных изделий на базе цифровой платформы товаров ЕАЭС, являющийся частью создаваемой системы цифровой прослеживаемости товаров в ЕАЭС и позволяющий реализовать принципы общей архитектуры цифровой прослеживаемости в ЕАЭС. Одновременно ЕАЭС разрабатывается технология документальной прослеживаемости товаров, без применения их маркировки, базирующаяся на создании в каждой из стран ЕАЭС национальной системы, в перспективе выполняющей роль национального сегмента системы прослеживаемости товаров ЕАЭС. В рамках данной технологии предполагается сбор данных на основе сопроводительных документов и межгосударственный обмен ими для контроля за движением отдельных групп товаров¹⁰⁸.

В части обеспечения представления сведений уполномоченным органам и согласованного развития электронных форм взаимодействия

¹⁰⁸ Канке А.А., Кошечая И.П. Логистика. М., 2019. С. 106.

между таможенными, иными контролирующими органами и заинтересованными лицами в 2014 г. главами государств одобрены основные направления формирования механизма единого окна в системе регулирования ВЭД.

В Республике Казахстан, Республике Кыргызстан и Российской Федерации проводится активная работа и реализуются конкретные проекты по созданию систем единого окна. В Республике Армения и Республике Беларусь разработаны стратегические планы формирования национального механизма единого окна, который планируется реализовать в рамках создания национальной безбумажной системы торговли, внедрены элементы единого окна в части выдачи разрешительных документов, взаимодействия таможенных и иных контролирующих органов в пунктах пропуска и др.

Вместе с тем даже в действующих системах единого окна есть требующие решения вопросы, такие как: слабая координация вовлеченных в проект участников, не сопряженность используемых технологий с международными формами и стандартами представления информации в электронном виде, требования по предоставлению бумажных документов наряду с электронными, различный уровень автоматизации ведомств, слабое межведомственное взаимодействие отдельных ведомств, низкая заинтересованность участников ВЭД и др..

Модель предусматривает сопряжение информационных систем государственных органов государств-членов ЕАЭС и уполномоченных организаций, в том числе таможенных органов.

Таким образом, цифровизация экономики является глобальной тенденцией. Эффективное внедрение цифровых технологий, формирование постиндустриального общества и экономики знаний возможны только при взаимодействии и сотрудничестве множества стран и регионов. За последние годы в государствах-членах ЕАЭС наблюдается значительный прогресс по многим направлениям цифрового развития, включая таможенное администрирование. Принятие Таможенного кодекса ЕАЭС обеспечило нормативную основу для активизации процессов цифровизации в таможенной сфере, важнейшими направлениями которой стали: переход на электронный документооборот, использование электронного предварительного информирования, совершенство-

вание технологий электронного таможенного декларирования с переходом на системы автоматической регистрации и автоматического выпуска товаров, внедрение систем Единого окна.

Вместе с тем реализация цифровой повестки ЕАЭС в сфере таможенной деятельности предполагает необходимость комплексного подхода к оптимизации в рамках Евразийского экономического союза процедур торговли, унификации подходов к реализации технологий предварительного информирования, документальной и физической прослеживаемости товаров, механизмов единого окна.

Вопрос 4. Характеристика и анализ результатов деятельности таможенных органов за 2017-2022

Федеральная таможенная служба РФ (далее ФТС РФ) являются органом, ответственным за регулирование сферы перевозки грузов через таможенную границу страны. Её основной задачей является обеспечение безопасности и контроля за товарами, которые ввозятся и вывозятся из России.

Основными направлениями деятельности ФТС РФ являются досмотры грузов и анализ сопроводительных документов, чтобы обнаружить поддельную продукцию и запрещенные товары. Также важно отслеживать нелегальную миграцию и противостоять террористической угрозе путем проверки всех пассажиров и багажа.

Еще одно направление работы ФТС РФ - защита экономических интересов государства. Контроль за импортом и экспортом товаров позволяет предотвратить утечку денежных средств из России. Таможенники собирают таможенные пошлины и налоги, что способствует развитию экономики.

Важным направлением деятельности ФТС РФ является и содействие в развитии внешнеэкономических связей. Они помогают организовывать международные перевозки грузов, ускоряют процедуры таможенного контроля и отвечают на запросы представителей зарубежных компаний.

В настоящее время, основные усилия таможенных органов Российской Федерации были направлены на:

- выполнение указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»;

- реализацию первого этапа Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. № 1388-р (далее - Стратегия - 2030);

- обеспечение национальной безопасности Российской Федерации в сфере внешнеэкономической деятельности;

- поддержку развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления;

- содействие продвижению экономических интересов Российской Федерации, закреплению за ней лидирующих позиций в таможенной сфере на международном уровне, расширению международного сотрудничества.

Исходя из представленных направлений работы, деятельность таможенных органов оценивается по ряду показателей, которые распределены на 3 группы:

1. Скорость совершения таможенных операций при ввозе товаров в Российскую Федерацию и вывозе товаров из Российской Федерации, а также сокращение издержек заинтересованных лиц при совершении таможенных операций.

2. Своевременность и полнота поступления таможенных платежей.

3. Эффективность противодействия преступлениям и административным правонарушениям.

Представим данные о результатах деятельности таможенных органов РФ за период 2017 - 2022 годов.

По товарам, которые не требуют указанных проверок, время сократилось с 18,2 минут до 17,47 минут, что в целом незначительно сказывается на каждой отдельной операции, однако при большом потоке позволяет обслуживать на 4 % больше автомобилей.

Начнём с анализа показателей скорости совершения операций таможенными органами РФ (табл.10)

Представленная таблица показывает, что произошло сокращение средней скорости совершения операций в автомобильных пунктах пропуска при контроле товаров, требующих ветеринарной, фитосанитарной и санитарно-карантинной проверки с 29,1 минуты в 2017 году до 27,49 минут в 2022 году, при этом минимальное время в 26,92 минут наблюдалось в 2021 году.

Таблица 10 - Показатели скорости совершения таможенных операций

Наименование показателя	2022 год	2021 год	2020 год	2019 год	2018 год	2017 год
Время совершения операций, в автомобильных пунктах пропуска (минут):						
для товаров, подлежащих ветеринарному, фитосанитарному и санитарно-карантинному контролю	27.49	26.92	27.02	28.36	28.52	29.1
для иных товаров, по которым не выявлены риски нарушений, -	17.47	17.86	17.14	17.24	17.72	18.2
Время, прошедшее с момента завершения таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перевозка которых под таможенным контролем осуществляется автомобильным транспортом, от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа до момента выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления (минут)	194.66	217.03	253.29	307.56	309.56	401.6
Доля деклараций на товары, оформленных в электронном виде без представления документов на бумажном носителе, в общем количестве оформленных деклараций на товары при условии, что товары (транспортные средства) не идентифицированы как рискованные	99.99	99.98	99.88	99.95	99.93	99.9

Доля стоимости товаров, оформленных в электронном виде без представления документов на бумажном носителе, в общей стоимости оформленных товаров при условии, что товары (транспортные средства) не идентифицированы как рискованные поставки, требующие дополнительной проверки документов на бумажных носителях (процентов)	99.94	99.81	99.73	99.88	99.81	99.51
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

По товарам, которые не требуют указанных проверок, время сократилось с 18,2 минут до 17,47 минут, что в целом незначительно сказывается на каждой отдельной операции, однако при большом потоке позволяет обслуживать на 4% больше автомобилей.

Другой показатель - время проведения процедур от окончания транзита до выпуска товаров для внутреннего потребления сократилось значительно - с 401,6 минут до 194,66 минут, то есть более чем вдвое, причём именно в 2022 году наблюдается самое короткое время процедур. Относительно 2021 года указанные процедуры стали быстрее на 22,37 минуты.

Далее показатель доли деклараций в электронном виде - их доля неуклонно росла с 2017 года и достигла практически 100 % в 2022 году, увеличившись почти на 0, 1% за 6 лет. Это говорит о высокой степени автоматизации и цифровизации таможенных процедур.

При этом в стоимостном выражении, доля декларируемых электронным способом товаров также велика и достигла 99,94 % в 2022 году против 99,51 % в 2017 году и также указывает на высокое удобство сервисов электронной подачи таможенных деклараций.

Далее рассмотрим показатели своевременности и полноты поступления таможенных платежей (табл. 11)

Как видно из представленной таблицы, уровень выполнения задания по администрируемым таможенными органами доходам выполняется практически во все года с незначительным превышением и только два периода выпадают из общей картины - 2020 год, когда доля составляла 86,69 % из-за пандемии коронавируса и 2021 год когда доля составила 143,49 % благодаря более быстрому восстановлению экономических связей и изменения валютных курсов.

Как видно из представленной таблицы, уровень выполнения задания по администрируемым таможенными органами доходам выполняется практически во все года с незначительным превышением и только два периода выпадают из общей картины - 2020 год, когда доля составляла 86,69 % из-за пандемии коронавируса и 2021 год когда доля составила 143,49 % благодаря более быстрому восстановлению экономических связей и изменения валютных курсов.

Таблица 11 - Своевременность и полнота поступления таможенных платежей

Наименование показателя	2022 год	2021 год	2020 год	2019 год	2018 год	2017 год
Уровень выполнения прогнозируемого задания по администрируемым таможенными органами доходам в федеральный бюджет (процентов)	102.4	143.49	86.69	101.59	102.1	102.8
Доля таможенных платежей, возвращенных плательщикам в связи с удовлетворением жалоб участников внешнеэкономической деятельности на решение, действие (бездействие) таможенного органа или его должностного лица, в общем объеме уплаченных таможенных платежей (процентов)	0	0	0	0.0002	0.003	0.02
Доля таможенных платежей, возвращенных плательщикам или зачтенных в счет будущих платежей по решениям суда, отменяющим незаконные решения должностных лиц таможенных органов, в общем объеме уплаченных таможенных платежей (процентов)	0.11	0.13	0.04	0.05	0.06	0.1

Доля таможенных платежей, возвращенных плательщикам, сократилась с 0,02% до 0 % за рассматриваемый период, что может свидетельствовать о снижении количества обоснованных жалоб на действия (бездействие) таможенных органов.

Доля таможенных платежей, возвращенных плательщикам или зачтенных в счет будущих платежей по решениям судов при этом в целом изменилась незначительно и составила 0,11 % в 2022 году против 0,1 % в 2017 году. При этом в период 2018 - 2020 годов этот показатель находится в районе 0,05 %.

Далее рассмотрим показатели эффективности противодействия преступлениям и административным правонарушениям (табл. 12)

Таблица 12- Эффективность противодействия преступлениям и административным правонарушениям

Наименование показателя	2022 год	2021 год	2020 год	2019 год	2018 год	2017 год
Доля товарных партий ввозимых (вывозимых) товаров, в отношении которых проведен таможенный досмотр, в общем количестве товарных партий, в отношении которых подана декларация на товары (процентов)	1.9 (0.3)	2.8 (0.3)	2.9 (0.3)	3.4 (0.4)	2.6 (0.4)	3.2 (0.5)
Доля товарных партий, подвергнутых таможенному досмотру, в результате которого были выявлены нарушения таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства Российской Федерации о таможенном деле либо в результате которого в выпуске товаров было отказано, в общем объеме досматриваемых партий товаров (процентов)	74.9	68.2	61.4	54.7	51.4	47.3
Доля результативных таможенных проверок после выпуска товаров в общем количестве завершенных таможенных проверок (процентов)	94	94	93.58	92	90.87	86.66

Представленная таблица показывает, что доля товарных партий, подвергающихся таможенному досмотру по части ввозимых товаров, сократилась с 3,2 % до 1,9 %, что может указывать как на снижение количества досмотров, так и на рост физического объема перевозимых товаров. По вывозимым товарам картина похожая - доля досмотров сократилась с 0,5 % до 0,3 %.

Доля досмотренных товарных партий, при контроле которых выявлены нарушения таможенного законодательства за исследуемый период выросла значительно - с 47,3 % до 74,9 % и росла неуклонно каждый год. Изложенное говорит о росте эффективности досмотровых мероприятий благодаря совершенствованию технологий и методик досмотра.

Доля результативных таможенных проверок также показывает качественный рост с 86,66 % в 2017 году до 94 % в 2022 году и указывает на более тщательную работу таможенных органов.

Также рассмотрим и общие статистические показатели деятельности таможенных органов РФ в части количества таможенных проверок, объёмов доначисленных сборов и пошлин, а также возбуждённых дел об административных правонарушениях (далее - АП) и уголовных делах.

Как видно из представленного графика, динамика таможенных проверок демонстрирует снижение с 3 725 проверок в 2017 году до 1 940 проверок в 2022 году.

Это указывает с одной стороны на снижение давления на участников внешнеторговой деятельности, а с другой стороны, принимая во внимание.

Начнём с показателя количества таможенных проверок (рис. 19).



Рис. 19. Динамика количества таможенных проверок, шт.

Рост эффективности проверок, отмеченный ранее, на качественное улучшение проверочной деятельности таможенных органов (рис. 20).



Рис. 20. Объёмы доначисленных сборов и пошлин, млрд. руб.

Представленная диаграмма показывает, что произошёл почти трёхкратный рост объёма доначисляемых таможенных сборов и пошлин - с 10 до 28 млрд. рублей, что также положительно характеризует деятельность таможенных органов.

Далее обратимся к количеству возбуждённых дел об АП и уголовных делах (рис. 21)

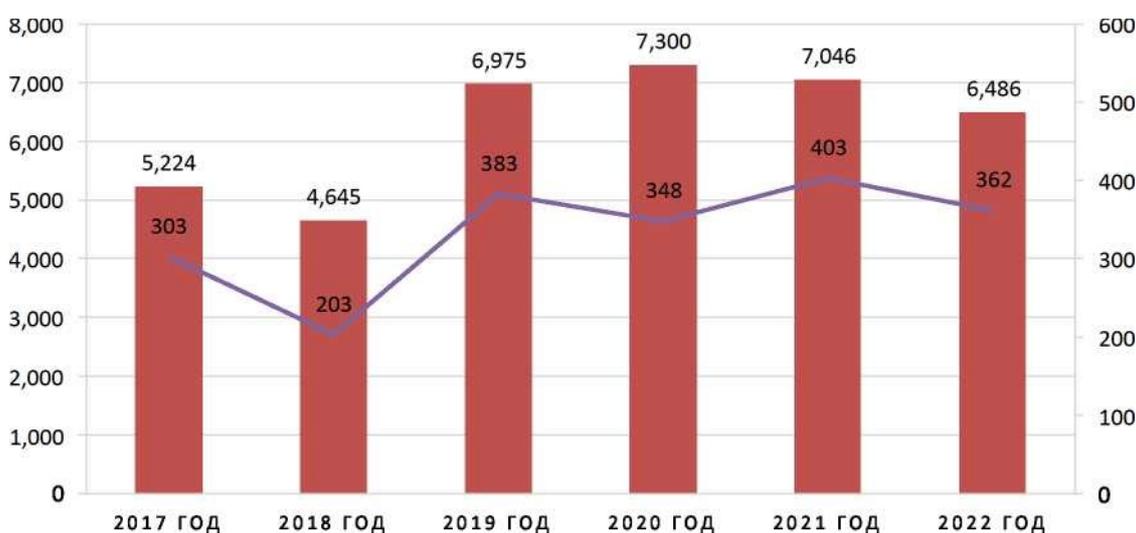


Рис. 21. Количество возбуждённых дел об АП и уголовных делах, шт.

Представленный график показывает, что количество возбужденных дел об АП выросло с 5 224 до 6 486 единиц за 6 лет, что составляет 24 % рост, однако пиковые значения приходятся на 2020 год, когда было возбуждено 7 300 дел об АП.

По уголовным делам также имеется рост количество возбужденных дел на 19 % с 303 дел в 2017 году до 362 дел в 2022 году, при этом в пиковых значениях наблюдается уже 2021 год - 403 дела.

Таким образом, в исследуемом период наблюдается рост качества и эффективности проводимых таможенных мероприятий (проверок, таможенного контроля), который выражается в сокращении времени обслуживания участников внешнеторговой деятельности на автомобильных пунктах контроля, так и в повышении результативности проводимых проверок.

В целом же, рассмотренные данные говорят о важности таких направлений деятельности таможенных органов РФ, как борьба с контрабандой и незаконной торговлей, защита экономических интересов

государства, содействие в развитии внешнеэкономических связей и международное сотрудничество.

Вопрос 5. Взаимодействие подразделений таможенных органов по внедрению и развитию технологических инноваций

Таможенные органы России взаимодействуют по внедрению инноваций в различных направлениях. Ниже перечислены наиболее важные из них:

1. Работа с информационными технологиями. Таможенные органы России активно используют современные информационные технологии для улучшения своей работы. К примеру, был внедрен такой инструмент, как единая автоматизированная информационная система «Таможня», которая позволяет оптимизировать процессы таможенного контроля и обмена информацией между таможенными органами.

2. Создание новых служб и подразделений. Для ускорения рабочих процессов и повышения эффективности работы принимаются решения о создании новых служб и подразделений, например, подразделение по борьбе с контрафактом.

3. Взаимодействие с другими государственными и коммерческими организациями. Таможенные органы России постоянно сотрудничают с другими государственными и коммерческими организациями в стране.

Благодаря этому удается внедрять лучшие международные практики и наработки в области таможенного дела.

4. Участие в различных проектах и программах. Таможенные органы России активно участвуют в различных программах и проектах по внедрению инноваций и модернизации своей работы.

5. Обучение сотрудников. Регулярное обучение сотрудников таможенных органов России является необходимым элементом для успешного внедрения инноваций. Обучение проводится как внутри органов, так и в специализированных учебных заведениях¹⁰⁹.

Таможенные органы России активно внедряют технологические инновации в свою работу, используя для этого различные подходы и инструменты.

¹⁰⁹ Пюрвеева И.Э. Таможенный контроль грузов, перемещаемых автомобильным транспортом: теория и основы // Молодой ученый. 2022. № 15 (410). С. 288.

Один из примеров внедрения технологической инновации – это система контроля за перемещением автомобильных транспортных средств «Платон». В эту систему входят электронные датчики и транспондеры, установленные на транспортных средствах. Система предназначена для сбора информации о грузоперевозках, их весе, расстоянии, пройденном маршруте и других параметрах¹¹⁰.

Еще один пример – это облачная платформа «Таможня-сервис», запущенная на базе новейших технологий биг-дата и машинного обучения. Она предназначена для автоматизации процесса таможенного декларирования и реализации других таможенных процедур. Благодаря внедрению этой платформы улучшается качество предоставления услуг таможенных органов, сокращается время, затрачиваемое на таможенные процедуры, и возможность детального мониторинга на всех этапах.

Также стоит упомянуть систему «Таможенный закат», разработанную для автоматизации таможенной очистки товаров в режиме электронного декларирования товаров. Эта система позволяет сократить время на прохождение таможенных процедур, повысить качество таможенного контроля, упростить доступность информации для участников внешнеэкономической деятельности.

Согласно статистике Министерства Финансов России, текущие показатели внедрения технологических инноваций в таможенных органах России довольно высоки. Так, более чем 60 % всех электронных деклараций товаров в России подаются через систему «Таможенный закат». Также находится на этапе разработки такой проект, как таможенные роботы. Как результат, мы можем сказать, что таможенные органы России успешно внедряют технологические инновации и получают от них значительные преимущества в своей работе.

Для взаимодействия различных подразделений таможенных органов по внедрению и развитию технологических инноваций используются следующие подходы:

Формирование команды экспертов. Создание команды из специалистов различных подразделений, которые будут работать вместе над проектом внедрения инноваций в таможенных органах.

¹¹⁰ Карастоянова А.В. Особенности осуществления таможенного контроля после выпуска товаров в рамках функционирования Евразийского экономического союза // Молодой ученый. 2022. № 15 (410). С. 105.

Ежемесячные встречи. Ежемесячные совещания, на которых будут заслушиваться и анализироваться отчеты отделов по внедрению новых технологий.

Обработка отзывов. Обработка отзывов от сотрудников в ответ на определенную технологическую инновацию таможенной службы. Это позволит определить потенциальные проблемы и недостатки инноваций, которые требуется исправить.

Формирование профильных групп в социальных сетях. В отдельной социальной сети можно привлечь сотрудников разных подразделений к общению и обмену опытом по использованию технологических инноваций.

Организация образовательных мероприятий. Создание общих программ по обучению, организация тренингов и вебинаров, также будет способствовать повышению уровня технологической грамотности и станет основой дальнейшего внедрения новых инноваций¹¹¹.

Взаимодействие таможенных органов с другими ведомствами является важным аспектом внедрения инноваций в таможенном деле. В частности, таможенные органы России сотрудничают с Министерством связи и массовых коммуникаций, Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций, Федеральной налоговой службой, Министерством транспорта России, Российской таможенной академией и другими ведомствами.

Такое сотрудничество позволяет обеспечить эффективное внедрение новых технологий в работу таможенных служб. Например, взаимодействие с Минкомсвязью позволяет таможенным органам России создавать новые системы связи, которые обеспечивают быстрый обмен информацией между различными органами и субъектами внешней экономической деятельности.

Сотрудничество с Федеральной налоговой службой дает возможность таможенным органам России более эффективно контролировать налоговые и таможенные риски, а также более полно раскрыть информацию о налоговом учете и уплате таможенных платежей¹¹².

¹¹¹ Карастоянова А.В. Особенности осуществления таможенного контроля после выпуска товаров в рамках функционирования Евразийского экономического союза // Молодой ученый. 2022. № 15 (410). С. 105.

¹¹² Иванова. О.Б., Хапилин. А.Ф., Хапилин С.А. Перспективы совершенствования рос-

Взаимодействие с Министерством транспорта России обеспечивает более качественное и комплексное внедрение инноваций в сфере таможенного контроля, предотвращение задержки грузов и ускорение процесса транспортировки.

Также взаимодействие с Российской ассоциацией электронной экономики и другими организациями позволяет таможенным органам России создавать новые электронные сервисы и разрабатывать новые форматы взаимодействия с участниками внешней экономической деятельности¹¹³.

Взаимодействие таможенных служб с другими ведомствами является важным условием эффективного внедрения инноваций в таможенное дело, которое позволяет повысить качество таможенных процедур, улучшить контроль за обращением товаров и транспорта через границу и сократить затраты на управление всей системой.

Взаимодействие различных подразделений таможенных органов по внедрению инноваций привело к ряду позитивных результатов. Например:

Общий подход к внедрению инноваций. Взаимодействие различных таможенных органов позволяет разработать единый подход к внедрению инноваций в таможенную деятельность, что снижает вероятность конфликтов между ведомствами и повышает эффективность внедрения новых технологий¹¹⁴.

Экономия ресурсов. Взаимодействие между различными органами позволяет сократить затраты на разработку и внедрение новых технологий, так как ресурсы могут быть использованы более эффективно.

Новые возможности для внешней экономической деятельности. Взаимодействие таможенных органов может привести к созданию новых электронных сервисов и механизмов взаимодействия с участниками внешнеэкономической деятельности, что повысит удобство и эффективность выполнения таможенных процедур.

сийской системы таможенного регулирования на современном этапе развития евразийской экономической интеграции // Финансовые исследования. 2018. № 3. С. 166.

¹¹³ Евсеенко П.П. Современные логистические технологии в складской деятельности // Молодой ученый. 2021. № 5 (347). С. 311.

¹¹⁴ Едророва В.Н. Цифровая экономика: анализ статистики объемов интернет-рынков // Экономический анализ: теория и практика. 2019. № 9. С. 1596.

Более высокий уровень безопасности. Взаимодействие таможенных органов позволяет более эффективно обмениваться информацией и обеспечить более высокий уровень безопасности при перемещении товаров через границу.

Улучшение оценки рисков. Обмен информацией и взаимодействие между различными таможенными органами помогает более точно оценивать риски, связанные с таможенными операциями, и более быстро реагировать на них.

Таким образом, взаимодействие различных подразделений таможенных органов по внедрению инноваций помогает повысить эффективность работы таможенных органов, повысить уровень безопасности и обеспечить более высокое качество таможенных процедур.

Вопрос 6. Результаты внедрения и применения технологических инноваций в управлении таможенными органами

Внедрение инновационных технологий в работу таможенных органов России дала значительные результаты в упрощении и ускорении процессов. Некоторые из достижений включают:

1. Сокращение времени на прохождение таможенных процедур. Благодаря ускорению выделения грузовой информации, сокращения ручного контроля и минимизации использования бумажных документов, время на обработку заявок уменьшилось с 5-7 дней до 1-2 дней.

2. Увеличение эффективности и точности проверки. Системы контроля и мониторинга позволяют принимать решения на основе данных, а также позволяют выявлять и предотвращать нарушения на ранней стадии.

3. Улучшение качества таможенного контроля. Использование технологий, таких как система автоматического распознавания государственных регистрационных знаков, контроль за скоростью движения транспорта, и Системы товарных накладных, позволяют таможенным органам России предотвращать перевозку контрабандных товаров и обезвреживать ввозимую технику, которая несовместима с нормативами экологии и безопасности.

4. Уменьшение затрат на оплату труда и бумажную работу. В результате использования электронных документов и процессов декла-

рирования, сокращается время на оформление документации и уменьшение затрат на трудозатраты. Также сокращается количество рабочей силы, необходимый для мониторинга и обработки информации.

5. Увеличение прозрачности и доступности информации. Это позволяет внешнеэкономических контрагентам в режиме онлайн просматривать ход процесса декларирования, отслеживать перемещение груза, получать информацию о порядке осуществления таможенных процедур¹¹⁵.

Внедрение инновационных технологий в работу таможенных органов России не только сокращает время на прохождение таможенных процедур и уменьшает бюрократический процесс, но и повышает уровень безопасности контроля за грузами, а тем самым улучшает общую международную деловую среду.

Так, в 2012 году на вооружение Федеральной таможенной службы начали поступать рентгеноспектральные приборы для идентификации металлов и сплавов «Метэксперт» (фирма «Южполиметалл холдинг»), которые пришли на смену ранее использовавшимся приборам «Магний», «Прим-1РМ» и «Призма», предназначенным для идентификации отдельных групп металлов и сплавов в зависимости от их атомного номера. Новый прибор позволяет идентифицировать все известные металлы и сплавы и кроме того является портативным устройством, которое можно применять автономно в зонах таможенного контроля на удалении от стационарного пункта пропуска.

В том же 2012 году в подразделения ФТС России стали поступать иондрейфовые детекторы «Кербер» (фирма «Южполи-металл холдинг») - приборы для поиска и идентификации наркотических и взрывчатых веществ. Они пришли на смену применяемым с 2004 года канадским «гс-4000», в которых ионизация газов в ион дрейфовой камере осуществлялась за счет бета-излучения. В новых отечественных приборах ионизация производится за счет электрического разряда, что позволяет сделать прибор более безопасным и в разы увеличить скорость работы и срок эксплуатации прибора.

В 2012 году в подразделения ФТС России начали поступать модернизированные приборы для идентификации породы древесины ППИ

¹¹⁵ Добролюбова Е.И., Южаков В.Н., Ефремов А.А. Цифровое будущее государственного управления по результатам. М. 2019. С. 10.

«Кедр-М», позволяющие не только производить идентификацию породы древесины на основе инфракрасной спектроскопии, но и имеющие аппаратное оснащение для измерения объемов партии лесоматериалов фотометрическим способом, комплекс устройств для измерения влажности древесины и ее плотности.

В ноябре 2015 года ФТС России впервые были осуществлены закупки рентгеновских сканеров персонального досмотра человека. На вооружение подразделений ФТС поступила первая партия из 50 сканеров «Контур» белорусской фирмы «Adani». Данные приборы позволяют обнаруживать запрещенные или ограниченные к перемещению предметы не только в одежде и на теле человека, но и расположенные внутри его организма, что сразу сказалось на выявлении наркокурьеров-глотателей. В дальнейшем подразделения ФТС России стали оснащаться российскими сканерами «X-скан»¹¹⁶.

Статистика по 2021 году, полученная из отчета Министерства Финансов Российской Федерации, показывает, что таможенные органы продолжают активно внедрять новейшие технологии для улучшения своей работы. Рассмотрим некоторые из результатов внедрения технологических инноваций, представленных в отчете:

- Количество использования сервиса «Таможенный закат» увеличилось на 11 %. Стало более 60 % (в 2019 году этот показатель был 47 %) от всего количества товаров, импортируемых в Россию, получают электронное декларирование через данную систему,

- Автоматическая система мониторинга границы в реальном времени была введена на границу России. Благодаря этому порядка 11 миллионов факторов нарушений (несанкционированные пересечения границы, нелегальные перевозки, и др.) было зафиксировано.

- Система аналитики и прогнозирования была введена в работу электронной услуги таможенного декларирования, что позволило повысить скорость работы, повысить точность и корректность в процессе таможенного контроля.

¹¹⁶ Виноградова Е., Самочкин В., Барахов В. Управление процессом внедрения технологических инноваций на промышленных предприятиях и в корпорациях // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2015. № 2. С. 88.

- Были внедрены новые методы видеонаблюдения и координатного контроля транспорта, что улучшило качество таможенного контроля и в дополнение помогло в следовании правилам дорожного движения и безопасности.

Это лишь некоторые примеры успешных решений, внедренных в таможенных органах России в 2020 году, благодаря которым они достигают большой эффективности и увеличивают прибыльность¹¹⁷.

Да, конечно, дополню примеры успешных инноваций, которые были внедрены в работу таможенных органов России за последние годы:

- Внедрение системы «Автоматизированный сбор данных» (далее - АСД). Эта система автоматизирует процессы сбора и обработки данных в реальном времени, позволяя таможенникам быстро получать и анализировать информацию о грузах и товарах, что способствует более быстрой и точной оценке рисков нарушения таможенных правил и норм.

- Использование биометрических технологий. Таможенные органы России внедряют сканирование отпечатков пальцев и распознавание голоса, чтобы эффективнее и быстрее идентифицировать людей на границах, а также на внутренних пунктах пропуска.

- Внедрение мобильных приложений. Это позволяет таможенным органам России лучше контролировать и управлять грузами и транспортом в режиме реального времени, а также удобно связываться с водителями и организациями для оперативного решения возникающих вопросов.

- Использование системы сканирования контейнеров. Это позволяет более тщательно проверять на наличие контрабанды и других нарушений качество грузов, обнаруживать скрытые отрывы запечатывания и предотвращать их несанкционированное вскрытие.

- Создание единой электронной базы данных. Таможенники с помощью данной системы смогут получать все необходимые сведения о грузах, товарах, правилах и ставках налогов и таможенных пошлин в

¹¹⁷ Виноградова Е., Самочкин В., Барахов В. Управление процессом внедрения технологических инноваций на промышленных предприятиях и в корпорациях // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2015. № 2. С. 89.

едином формате, что сокращает время обработки и снижает риски ошибок¹¹⁸.

Все эти инновации имеют важное значение для улучшения работы таможенных органов России и повышения качества и эффективности управления движением товаров через границу.

Внедрение технологических инноваций в таможенную службу России позволило улучшить работу всех отделов таможенных органов, повысить качество проверок грузов в целях выявления контрабанды и других нарушений, ускорить процесс таможенного оформления и сделать его более прозрачным и понятным для торговых компаний и граждан.

Основной вывод состоит в том, что инновации в таможенном контроле России положительно сказываются на усилении безопасности, снижении рисков нарушения правил и норм при перемещении товаров через границы страны и повышении удобства и эффективности обслуживания таможенных услуг.

Процесс внедрения технологий также нацелен на сокращение ручного труда и предотвращение ошибок, что способствует ускорению процесса рассмотрения и принятия решений, сокращению затрат на управление движением грузов и транспорта через таможенную границу и обеспечивает лучшую эффективность всей системы таможенного контроля.

Таким образом, можно сделать общий вывод, что внедрение технологических инноваций в таможенную службу России - это необходимый и полезный шаг, который позволяет обеспечить более надежную и эффективную защиту национальных интересов и экономический рост страны в целом.

Вопрос 7. Проблемы развития новых технологических инноваций в управлении таможенными органами

Существует несколько проблем, которые могут возникнуть при разработке и использовании новых технологических инноваций в таможенных органах. Рассмотрим некоторые из этих проблем:

¹¹⁸ Бурдин В.Е., Егоров Ю.Н., Сомов Ю.И., Яцушко А.Н. Обоснование внедрения цифровых технологий в таможенную деятельность // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 2. С. 80.

1. Высокая стоимость. Создание и внедрение новых технологических инноваций, таких как системы автоматизированного контроля грузов и транспорта, может потребовать значительных финансовых ресурсов. Некоторые таможенные органы могут столкнуться с проблемой ограниченного бюджета, что затрудняет или замедляет процесс разработки и внедрения новых технологий.

2. Недостаток квалифицированных кадров. Разработка и внедрение новых технологий требует наличия квалифицированных кадров, которые могут знать, как работать с новыми системами и технологиями. Но в некоторых таможенных органах, может быть, недостаток таких специалистов, что затрудняет внедрение новых инноваций.

3. Сложности в интеграции. Новые технологии могут быть трудными в интеграции с уже существующими системами и программным обеспечением. В результате, процесс внедрения может занять много времени и потребовать больших усилий.

4. Проблемы в обучении персонала. Применение новых технологических систем требует обучения персонала, который будет работать с этими системами. Нежелание и/или низкий уровень обученности персонала может привести к недостатку эффективности и трудностям при использовании новых систем и технологий.

5. Проблемы информационной безопасности. С тем, как данные и информация обрабатываются электронными системами, возникает риск из-за возможности взлома и утечки данных. Поэтому важно обеспечить надежность и безопасность всех средств и технологий, которые используются в таможенных органах¹¹⁹.

Это только некоторые из проблем, которые могут возникнуть при использовании новых технологий в таможенных органах. Важно понимать, что никакая технология не является безупречной, и каждая из них имеет свои преимущества и недостатки. Чтобы справиться с возможными проблемами, необходимо анализировать состояние и нужды своей таможенной службы, а также выбирать новые технологии и системы, основываясь на этих анализах и индивидуальных требованиях.

Первая проблема, связанная с высокой стоимостью, заключается в том, что многие новые технологии могут потребовать значительных финансовых ресурсов для их разработки, приобретения лицензий или

¹¹⁹ Баландина Г.В., Пономарёв Ю.Ю., Синельников-Мурылёв С.Г. Таможенное администрирование в России: какими должны быть современные процедуры. М., 2019. С. 82.

создания нового программного обеспечения, обучения персонала, а также для обновления существующей инфраструктуры. Многие таможенные органы могут столкнуться с проблемой ограниченного бюджета на внедрение новых технологий.

Вторая проблема заключается в нехватке квалифицированных кадров. Разработка и внедрение новых технологий требует наличия специалистов, которые могут знать, как работать с новыми системами и технологиями. Вместе с тем, некоторые таможенные органы могут столкнуться с недостатком квалифицированных кадров, чтобы успешно внедрить новые технологии.

Обе эти проблемы могут в значительной мере замедлить процесс разработки и внедрения новых технологий в таможенных органах. Чтобы преодолеть проблему высокой стоимости, может потребоваться более подробный анализ и планирование расходов, а также поиск финансовых ресурсов (как, например, государственные бюджетные ассигнования, займы или инвестиции). Чтобы преодолеть проблему нехватки квалифицированных кадров, могут быть использованы различные методы, такие как программы обучения, рекрутинг, партнерства с университетами и сотрудничество с другими таможенными органами, в которых есть квалифицированные специалисты¹²⁰.

Третьей проблемой является сложность в интеграции новых технологий в уже существующие системы и процессы. Часто новые технологии могут быть разработаны для определенных задач, и для их установки могут потребоваться изменения в существующих рабочих процессах и инфраструктуре. Это не только может замедлить процесс внедрения новых технологий, но и привести к неожиданным проблемам в работе уже существующих систем. Таким образом, таможенные органы могут столкнуться со сложностью интеграции новых технологий в существующие инфраструктуры.

Четвертой проблемой может быть вопрос качества и защиты новых систем и данных. Таможенным органам необходимо обеспечить защиту новых систем от кибератак и несанкционированного доступа, а также сохранять конфиденциальность информации. Если данные станут доступными злоумышленникам, это может привести к серьезным последствиям для конфиденциальности и безопасности таможенных

¹²⁰ Арский А.А. Совершенствование таможенного регулирования товаров. // Вестник Государственного университета управления. 2018. № 10. С. 119.

процедур и запросов. Кроме того, важно убедиться в том, что новые технологии работают надежно и точно, потому что ошибочные результаты могут привести к ошибкам в оценке рисков и определениях контрабандного груза.

Эти проблемы, как мы видим, связаны с техническими, инфраструктурными, организационными и аспектами безопасности в использовании новых технологий в таможенных органах. Их нужно учитывать в процессе разработки и внедрения новых технологий, чтобы обеспечить эффективность и безопасность в работе таможенных служб.

Пятая проблема состоит в том, что использование новых технологий может привести к изменению роли и обязанностей таможенных служб и их сотрудников. Например, использование автоматического распознавания номерных знаков может сократить количество таможенных инспекторов, участвующих в контрольных процедурах, поскольку грузы будут автоматически распознаны и проверены в системе. Также, в связи с переходом на электронные форматы исчезнет необходимость в ручном вводе данных, что в свою очередь может повлечь изменения в типах занятости и востребованности определенных профессий, связанных с таможенными процедурами¹²¹.

Эти изменения могут оказать влияние на организационную культуру таможенных служб и на отношения между служащими, а также на качество и оперативность таможенных процедур и решений. По этой причине, руководство таможенных органов должно принимать меры, чтобы обеспечить поддержку и участие персонала в процессе внедрения новых технологий, и обеспечить им возможности для дополнительного обучения, реорганизации и переквалификации.

Таким образом, для успешного внедрения новых технологий в таможенные органы, необходимо учитывать и преодолевать различные проблемы, связанные с финансовыми ресурсами, квалификацией кадров, интеграцией систем и процессов, безопасностью и культурными изменениями. В свою очередь, определение и устранение этих проблем может повысить эффективность, эффективность и точность таможенного контроля и процедур.

¹²¹ Андреева Л.В. Создание системы прослеживаемости товаров в Евразийском экономическом союзе: цели, перспективы, организационно-правовая основа // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. 2018. № 2. С. 70.

Развитие новых технологических инноваций в управлении таможенными органами стало одним из основных направлений модернизации таможенной системы. Тем не менее, имеются некоторые проблемы, которые затрудняют успешную реализацию и применение новых технологий в таможенном деле.

Высокая стоимость внедрения новых технологий. Разработка и внедрение новых технологических решений могут потребовать значительных инвестиций, что может быть непосильно для многих таможенных органов.

Сложности в интеграции новых технологий в существующую инфраструктуру таможенных органов. Большинство таможенных органов имеют разные системы, что может создать проблемы при интеграции новых технологий.

Недостаточная подготовленность кадров в сфере новых технологий. Таможенные органы не всегда готовы к применению новых технологий, и сотрудники могут не иметь необходимых навыков для работы с ними.

Сложности в обеспечении безопасности данных. Новые технологии могут приносить угрозу безопасности данных, необходимо обеспечение высокого уровня защиты данных, особенно в связи с обработкой чувствительной информации в рамках таможенных процедур.

Несовместимость технологических инноваций с законодательством и нормами таможенного дела, которые могут быть устаревшими или не учитывать потенциальные проблемы, возникающие в связи с использованием новых технологий.

Отсутствие единой системы взаимодействия таможенных органов в рамках одного региона. Это может ограничить эффективность и результативность новых технологий, поскольку эффективность этих технологий зависит от развитости рыночных структур, государственной поддержки.

Все эти проблемы показывают, что внедрение новых технологических решений в таможенное дело требует комплексного подхода, планирования и управления. Необходимо принимать правильные решения на всех уровнях, начиная с высшего руководства государственных органов и заканчивая обучением персонала и окончательной реализацией технологии.

Вопрос 8. Перспективы развития технологических инноваций в управлении таможенными органами

Развитие технологических инноваций в управлении таможенными органами представляет большие перспективы для улучшения эффективности таможенных процедур, повышения качества услуг и обеспечения безопасности при пересечении границы. Некоторые из перспектив развития технологических инноваций в управлении таможенными органами включают:

Использование ИИ в таможенном контроле. Искусственный интеллект может быть использован для автоматического определения рисков и обнаружения незаконного груза. Это может значительно ускорить процесс таможенного контроля и улучшить его эффективность¹²².

Развитие бесконтактных методов идентификации. Использование новых методов идентификации, таких как биометрические данные и сканирование лиц, может улучшить процедуру прохождения таможенного контроля для пассажиров и ускорить процесс пересечения границы.

Использование блокчейн-технологии. Блокчейн может быть использован для создания прозрачной системы отслеживания перемещения товаров через границу и обеспечения безопасности данных, снижения коррупции и повышения прозрачности процесса.

Развитие автоматизированных таможенных систем.

Автоматизированные системы могут значительно ускорить таможенные процедуры и улучшить эффективность работы таможенных органов.

Повышение качества образования и подготовки специалистов в сфере новых технологий. Развитие новых технологий требует обучения и подготовки талантливых специалистов, которые могут внедрять и использовать новые технологии на практике.

Развитие сотрудничества между таможенными органами и частными компаниями. Сотрудничество между таможенными органами и частными компаниями может ускорить развитие новых технологий и повысить их эффективность в управлении таможенными процедурами.

¹²² Абромовских А., Бабенко А. О возможности использования цифровых технологий как основы перехода на интенсивный путь развития // Экономист. 2018. № 8. С. 17.

В целом, развитие технологических инноваций в управлении таможенными органами открывает огромные перспективы для повышения эффективности работы таможенных органов, обеспечения безопасности и улучшения качества услуг.

Далее определим перспективы развития технологических инноваций в управлении таможенными органами

1. Финансовая составляющая. Для решения проблем с финансами возможны следующие шаги:

- расширение возможностей для заемных средств;
- активное использование сотрудничества с международными организациями и партнерами;
- максимизация использования доступных бюджетных средств.

Для решения финансовых проблем таможенных органов можно воспользоваться следующими методами:

- Увеличение заемных средств. Таможенные органы могут обратиться к коммерческим и государственным банкам за заемными средствами. Это позволит увеличить доступные средства и расширить масштаб проектов.

- Сотрудничество с международными организациями и партнерами. Взаимодействие с международными организациями, такими как Международный валютный фонд и Мировая торговая организация, а также с ведущими партнерами по таможенному сотрудничеству, позволит расширить доступность кредитных линий и дополнительных средств.

- Максимизация использования доступных бюджетных средств. Отделы таможенного контроля и административные органы могут максимально оптимизировать используемые бюджетные средства, составив стратегический и прозрачный план, чтобы использовать бюджетные средства максимально эффективно¹²³.

2. Квалификация кадров. Эта проблема может быть решена с помощью следующих мер:

- проведение дополнительного обучения и подготовки для таможенных служащих;
- прием на работу специалистов и технических экспертов для внедрения и сопровождения новых технологий;

¹²³ Макрусев В.В., Суглобов А.Е. Таможенный менеджмент. М., 2017. С. 123.

- установление партнерств с вузами и научными центрами для содействия в развитии и внедрении инновационных технологий.

Для повышения квалификации кадров, работающих в таможенных органах, можно предложить следующие решения:

- Дополнительное обучение и подготовка для служащих таможенных органов. Интенсивные тренинги и профессиональные курсы быстро дадут работникам знания и навыки, необходимые для работы с новыми технологиями и методами.

- Организация приема на работу специалистов и технических экспертов. Особо ценный ресурс для внедрения новых методик, IT-технологий и программных решений в таможенной сфере – это привлечение квалифицированных специалистов в области высоких технологий и IT-разработки для оказания помощи таможенным техническим службам.

- Установление партнерства с вузами и научными центрами. Сотрудничество с университетами и другими научными центрами для организации курсов по обучению и наращиванию профессиональных навыков обновит квалификацию специалистов в области таможенного дела и дополнительных навыков для работы с новыми технологиями. Для таможенных органов это также является возможностью найти талантливых студентов в области технологий и инженерии для пополнения штата в будущем.

Эти меры помогут решить проблемы в области квалификации кадров и финансовых ресурсов в таможенной сфере.

3. Интеграция технологий. Для эффективной интеграции новых технологий могут быть использованы следующие решения:

- создание большей гибкости в существующих системах, чтобы новые технологии можно было интегрировать без существенных изменений в инфраструктуру;

- использование современных протоколов и стандартов обмена данными, чтобы обеспечить взаимодействие между различными системами;

- тесное сотрудничество с разработчиками новых технологий на всех стадиях проекта.

Проблема сложности интеграции технологических инноваций в таможенной сфере России довольно актуальна, и она требует восприя-

тия технологических инноваций как целостную систему функций и методов. Ниже перечислены возможные решения для устранения этой проблемы:

Развитие унифицированных промежуточных решений: необходимо создать унифицированные стандарты для всех технологических инноваций, используемых в таможенной сфере. Такие решения, в основном, должны быть ориентированы на автоматизацию и сводиться к минимуму необходимости перестройки инфраструктуры при внедрении новых технологий. Также необходимо реализовать программы обучения и подготовки персонала для работы с новыми технологиями. Это позволит кадрам централизованно применять новые технологии и повышает эффективность его использования в долгосрочной перспективе.

Общество с ограниченной ответственностью внедрения технологий: Другим возможным решением может быть создание общества с ограниченной ответственностью, специализирующегося на внедрении и разработке технологий в таможенной сфере. ООО может выступать в качестве партнера для государственных органов, оказывая им помощь в внедрении процессов и инноваций. Также ООО может предоставлять техническую поддержку и обеспечить передачу навыков специалистам в таможенных органах. Кроме того, создание ООО не только снижает нагрузку на государственный сектор, но и создает новые возможности для развития и роста малого и среднего бизнеса.

Данные решения могут помочь в решении проблемы сложности интеграции технологических инноваций в таможенной сфере России, что позволит улучшить эффективность работы таможенных органов и обеспечит более качественный контроль за товарами, проходящими через границу.

4. Защита систем и данных. Для этой проблемы может быть использованы следующие подходы:

- использование современных методов шифрования для защиты данных от несанкционированного доступа;
- регулярное проведение тестирования на проникновение и аудита безопасности;
- обучение сотрудников таможенных органов основам кибербезопасности и защите данных.

5. Изменение роли и обязанностей персонала. Для решения этой проблемы можно использовать следующие решения:

- проведение обучения по переквалификации для таможенных служащих, чьи обязанности могут быть изменены в связи с внедрением новых технологий;
- привлечение новых специалистов с профилями, соответствующими новым технологиям;
- создание новой корпоративной культуры, способствующей пониманию и использованию новых технологий в работе.

Эти меры помогут таможенным органам успешно внедрять новые технологии, повысить эффективность и качество таможенного контроля и процедур.

Развитие технологических инноваций в таможенной сфере может принести множество преимуществ в управлении таможенными органами. Ниже перечислены некоторые из них:

Автоматизация процессов: Одной из основных перспектив в развитии технологических инноваций в таможенной сфере является автоматизация процессов. Это позволит ускорить процесс оформления документов и сократить человеческий фактор, что приведет к сокращению времени ожидания и улучшению общей производительности.

Использование Big Data: ещё одной перспективой является использование Big Data технологий в таможенной сфере. Большие объемы данных можно использовать для определения нарушений, анализа тенденций и прогнозирования будущих событий.

Применение искусственного интеллекта: Применение искусственного интеллекта может помочь в распознавании образов и автоматизации процессов выявления нарушений. К тому же, искусственный интеллект может быть применен для создания систем, которые могут уведомлять о событиях, требующих внимания со стороны службы безопасности.

Внедрение технологии блокчейн: Технология блокчейн может быть использована в таможенной сфере для хранения информации, начиная от списка документов, записей о пересечении границы, платежей и т.д. Таможенные органы могут использовать блокчейн для регистрации данных и повышения уровня прозрачности и безопасности.

Отдельно следует упомянуть о внедрении цифровой таможни.

Внедрение цифровой таможни – это процесс перехода от традиционных бумажных процедур к использованию электронных технологий в управлении таможенными процедурами. Он позволяет повысить уровень автоматизации таможенных процессов, снизить временные затраты и устранить возможность ошибок при ручном заполнении бумажных документов.

Основными преимуществами внедрения цифровой таможни являются:

Уменьшение временных затрат. Цифровая таможня позволяет сократить время на проверку документов и бумажную работу, ускоряя процесс прохождения таможенного контроля.

Улучшение качества услуг. Благодаря использованию электронных технологий, возможность ошибок и задержек снижается, что приводит к повышению качества обслуживания и удовлетворенности клиентов.

Уменьшение стоимости. Цифровая таможня позволяет снизить затраты на бумажную работу, что в свою очередь приводит к уменьшению общих затрат на работу таможенных органов.

Повышение прозрачности. Цифровая таможня позволяет сделать процесс таможенного контроля более прозрачным и доступным для клиентов.

Увеличение безопасности. Цифровая таможня снижает вероятность фальсификации документов и повышает уровень безопасности при пересечении границ.

Снижение рисков. Цифровая таможня может предотвратить мошенничество и торговлю контрафактными товарами, сокращая риски для бизнеса и для государства в целом.

Внедрение цифровой таможни – это процесс, который требует внедрения новых технологий и модернизации систем управления. Однако, преимущества, которые она приносит, оказывают положительный эффект на все участники процесса, начиная от бизнеса, заканчивая таможенными органами и государством в целом.

Основные направления внедрения цифровой таможни в России:

Внедрение электронного документооборота в таможенных процедурах. Это позволяет снизить время на проверку документов и бумажную работу, ускоряя процесс прохождения таможенного контроля.

Благодаря этому уменьшается количество бумажных документов, грузоотправители могут получать результаты проверок в онлайн-режиме и автоматически получать ответ на запросы таможенных органов.

Внедрение электронной таможенной декларации. Это позволяет грузоотправителям заполнять декларацию онлайн, без необходимости посещения таможенного поста. Электронная таможенная декларация заменяет бумажный экземпляр, тем самым сокращая время, затраченное на прохождение таможенного контроля.

Создание единой электронной базы данных для всех таможенных операций. Это позволяет ускорить процесс обмена информацией между участниками таможенной процедуры и сделать его более прозрачным.

Развитие системы автоматического контроля за перемещением грузов через границу. Это позволяет уменьшить вероятность транспортировки контрабандных товаров через границу, ускорить процесс прохождения таможенного контроля и снизить затраты на обслуживание транспорта.

Внедрение цифровой таможни в России позволит ускорить процессы прохождения таможенного контроля, повысить прозрачность и безопасность, а также снизить временные и финансовые затраты для участников таможенной процедуры.

Таким образом, развитие технологических инноваций в таможенной сфере может принести множество преимуществ в управлении таможенными органами, включая автоматизацию процессов, применение Big Data, использование искусственного интеллекта и внедрение технологии блокчейн.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 4

Задание 1

Охарактеризуйте содержание следующего определения. «Цифровая экономика – это хозяйственная деятельность, в которой ключевым фактором производства являются данные в цифровом формате, обработка больших объемов и использование результатов анализа которых по сравнению с традиционными формами хозяйствования позволяют существенно повысить эффективность различных видов производства,

технологий, оборудования, хранения, продажи, доставки товаров и услуг». Дайте свои предложения по трактовке данного понятия.

Задание 2

Каково ваше отношение к данным суждениям?

«На наш взгляд, природа данного явления (цифровой экономики) строится на действии объективного экономического закона экономии общественно необходимых затрат труда и общественного времени, суть которого заключается в сокращении затрат труда и времени на производство товаров, работ и услуг по мере развития общественных формаций» (Сергеев Л. Экономическая природа содержательных положений цифровых платформ // Общество и экономика. 2020. № 3.). Каково ваше отношение к данному утверждению?

Задание 3

«Цели национальной программы цифровой трансформации» включают три показателя:

1) увеличение внутренних затрат на развитие цифровой экономики за счет всех источников (по доле в валовом внутреннем продукте страны) не менее чем в 3 раза по сравнению с 2017 г.;

2) создание устойчивой и безопасной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры высокоскоростной передачи, обработки и хранения больших объемов данных, доступной для всех организаций и домохозяйств;

3) использование преимущественно отечественного программного обеспечения государственными органами, органами местного самоуправления и организациями».

Обобщите содержание положений нацпрограммы и выскажите ваше отношение к необходимому расширению показателей целевой ориентации.

Задание 4.

«Цифровая экономика меняет сущностное содержание стратегий развития социально-экономической системы. Появляются новые грани и возможности прогнозирования, планирования и управления на принципиально новой цифровой платформе обобщения громаднейшего объема информации».

Раскройте содержание новых граней стратегического развития в условиях цифровой экономики.

Задание 5.

«Цифровые активы становятся важнейшей частью ресурсов бизнес-сообществ, органов государственной и муниципальной власти. Использование этих активов – неременное условие и объективная необходимость экономического развития общества».

Дайте детальное обоснование или опровержение данного утверждения.

Задание 6.

«Интересны также выводы и рекомендации в программе цифровой трансформации системы государственного управления, предложенной Центром стратегических разработок Алексея Кудрина. По словам авторов доклада “Государство как платформа”, разработанного экспертами Центра стратегических разработок, существующая система государственного управления “заинтересована в консервации своего текущего состояния” на максимально долгий срок».

Тема 5. ИННОВАЦИИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЦЕПИ ПОСТАВОК ТОВАРОВ

Вопрос 1. Основные понятия цепи поставок товаров

Управление цепью поставки товаров (Supply Chain Management, SCM) - это процесс планирования, управления и контроля передачи товаров и услуг от поставщиков до конечных потребителей. Цель SCM - увеличение эффективности и прибыли компании путем управления потоками товаров и информации, а также путем обеспечения своевременной и качественной доставки товаров¹²⁴.

В SCM включены такие элементы, как планирование производства и продаж, управление запасами и логистика транспортировки товаров, а также учет стоимости и оптимизация каждого этапа цепи поставок.

Хорошо налаженное SCM может помочь предприятиям улучшить свою конкурентоспособность за счет сокращения времени доставки товаров и уменьшения затрат на производство и хранение запасов. Также этот процесс может помочь компаниям быстро реагировать на изменения рынка, спроса и сезонных колебаний в области потребления товаров.

Технологии, используемые в SCM, включают интегрированные системы управления и планирования маршрутов, возможности отслеживания и контроля товаров в режиме реального времени, а также автоматизированные складские системы и другие технологические решения, которые позволяют оптимизировать процессы управления цепью поставок товаров.

Существуют различные принципы управления цепью поставки товаров. Ниже перечислены основные из них:

1. Планирование: разработка стратегии и стратегического планирования объединяются с планированием операций в цепи поставки, чтобы достичь оптимальной эффективности и прибыли.

¹²⁴ Бурдин В.Е., Егоров Ю.Н., Сомов Ю.И., Яцушко А.Н. Обоснование внедрения цифровых технологий в таможенную деятельность // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 2. С. 80.

2. Управление запасами: сбалансированное количество запаса на складе при условии быстрой и своевременной доставки поставок для удовлетворения потребностей заказчиков.

3. Производство: координация производительности со стратегическим и операционным планированием на основе спроса.

4. Дистрибуция: управление поставками и дистрибутивными центрами с целью оптимизации системы доставки товаров от поставщика до конечного потребителя.

5. Управление информацией: сбор и анализ информации обо всех процессах цепи поставки с целью управления, планирования и принятия решений.

6. Управление стоимостью: управление затратами на завершение каждого процесса цепи поставок и оптимизация эффективности.

7. Сотрудничество с партнерами: эффективное сотрудничество между всеми участниками цепи поставок с целью оптимизации продуктивности и улучшения качества обслуживания.¹²⁵

Принципы управления цепью поставки товаров не являются ограничивающими, они могут быть доработаны или дополнены для оптимизации процессов SCM под особые потребности и требования каждой компании.

Первый принцип управления цепью поставки товаров - это планирование. Он включает в себя разработку стратегии, определение целей и создание планов, которые должны соответствовать потребностям потребителей и запросам рынка.

Планирование заключается в логическом анализе информации, исследовании рынка и сборе всей информации о продукте или услуге, которую компания планирует предоставлять своим клиентам. На основе этой информации разрабатываются стратегии, определяются цели и задачи, и создаются операционные планы, детализирующие каждый этап цепи поставки товаров.¹²⁶

Планы могут включать в себя планирование производства, управление запасами, дистрибуцию товаров и управление информацией.

¹²⁵ Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Управление цепями поставок: учебник / под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. М., 2019. С. 28.

¹²⁶ Чеботаев А.А., Чеботаев Д.А. Логистика и менеджмент товародвижения. М., 2019. С. 45.

Разработанные операционные планы позволяют сбалансировать спрос и предложение и достичь оптимизации всех процессов цепи поставки.

Главной целью планирования в SCM является обеспечение доставки товаров и услуг в нужное время и в соответствии с требованиями клиента, что позволяет повысить конкурентоспособность компании и улучшить её прибыльность.

Важным аспектом при разработке планов, является учет долгосрочных тенденций на рынке, а также возможных изменений в потребностях клиентов. SCM планирование должно быть гибким, чтобы адаптироваться к изменяющимся требованиям рынка и клиентов.

Второй принцип управления цепью поставки товаров - это управление запасами. Он заключается в оптимизации уровня запасов товара на складах, чтобы удовлетворить потребности заказчиков и минимизировать издержки компании.¹²⁷

Для достижения этой цели компании стремятся поддерживать сбалансированный уровень запасов на складах. С одной стороны, необходимо иметь достаточное количество товаров на складах, чтобы удовлетворить потребности заказчиков в кратчайшие сроки. С другой стороны, избыток запасов ведет к неэффективному использованию ресурсов компании и невыгодным тратам на хранение товаров.

В SCM управлению запасами уделяется особое внимание, так как это позволяет снизить затраты на запасы и повысить общую эффективность цепи поставок. Для управления запасами используются технологии планирования, прогнозирования спроса и оптимизации процессов.

Еще одним важным аспектом управления запасами в SCM является управление рисками, связанными с возможными недостатками товара на складах компании. Здесь на помощь приходят принципы бизнес-анализа, предиктивного анализа и создание стратегий для управления рисками.

Управление запасами в SCM является процессом непрерывного улучшения, что позволяет компаниям максимизировать эффективность и минимизировать затраты на хранение товаров.

¹²⁷ Аникин Б.А., Родкина Т.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. М., 2019. С. 97.

Третий принцип управления цепью поставок товаров - это управление процессами. Он заключается в улучшении производственных и логистических процессов в цепи поставок.¹²⁸

Управление процессами в SCM включает в себя оптимизацию бизнес- процессов, производства и доставки товаров. Для этого необходимо интегрировать данные и информацию во всех процессах, которые затрагивают цепь поставок, а также достичь синхронизации этих процессов.

Компании, которые успешно применяют третий принцип управления в цепи поставок, стремятся к построению более эффективных процессов с использованием новых технологий, измерению производительности и применению методов оптимизации. Это может включать в себя использование Интернета вещей (IoT), автоматизацию процессов, применение алгоритмов машинного обучения, блокчейн и других технологий.

Оптимизация процессов в SCM также включает в себя удержание надлежащего контроля над качеством продукции и услуг, планирование производства и управление производственным циклом.

Таким образом, управление процессами в SCM помогает компаниям равномерно распределять задачи и ресурсы по процессам в цепи поставок, снижать затраты на производство и доставку товаров, увеличивать общую производительность, оптимизировать процессы для достижения более высокой эффективности и лучшего управления рисками в цепи поставок.

Четвертый принцип управления цепью поставок товаров - это сотрудничество с поставщиками.¹²⁹ Он заключается в установлении долгосрочных партнерских отношений с поставщиками и совместной работе для достижения взаимных целей и выгод.

Сотрудничество с поставщиками в SCM является важной составляющей в построении эффективной цепи поставок. В рамках этого принципа компании расширяют связи с поставщиками и начинают работать в партнерстве, чтобы повысить качество продукции, снизить

¹²⁸ Чеботаев А.А., Чеботаев Д.А. Логистика и менеджмент товародвижения. М., 2019. С. 56.

¹²⁹ Чеботаев А.А., Чеботаев Д.А. Логистика и менеджмент товародвижения. М., 2019. С. 56.

временные затраты на доставку и минимизировать затраты на производство.

Основными задачами сотрудничества с поставщиками в SCM являются:

- установление долгосрочных отношений партнерства;
- снижение стоимости;
- улучшение качества продукции;
- совместное планирование производства;
- общий анализ рисков и их управление.¹³⁰

В рамках сотрудничества с поставщиками компании стараются совместно оптимизировать процессы поставок и производства, менеджеры поставщиков и компании-заказчики совместно изучают потребности потребителей и разрабатывают стратегии совместной деятельности.

В результате эффективного сотрудничества с поставщиками, компании могут сократить время, необходимое на взаимодействие в цепи поставок, снизить затраты на производство, повысить общую эффективность, улучшить качество продукции и заметно сократить время доставки товаров клиентам.

Руководство информацией является важным элементом успешного управления цепью поставок. Сбор и анализ информации позволяют улучшить координацию между различными звеньями цепи поставок, оптимизировать процессы и повысить эффективность деятельности всей системы. Ниже приведены основные аспекты управления информацией в цепи поставок:

Сбор информации. Для управления цепью поставок необходимо иметь информацию о всех процессах, включая поток товаров, прогнозы спроса, финансовые и другие показатели. Эта информация может быть получена из разных источников, как внутри самой компании, так и с помощью внешних поставщиков данных.

Анализ информации. Полученные данные анализируются, чтобы выявить проблемы, возможности оптимизации и увеличения эффективности процессов. Анализ информации позволяет понимать состояние цепи поставок в целом, а также каждого звена в отдельности.

¹³⁰ Щербакова Т.С. Логистика. М., 2019. С. 105.

Планирование. На основе анализа информации строятся планы развития цепи поставок, определяются цели и задачи, проводится оценка рисков и принимаются решения по оптимизации процессов.

Координация. Управление информацией также позволяет лучше координировать работу разных звеньев цепи поставок, чтобы избежать проблем с запасами, доставкой, производством и так далее. Более точное планирование и прогнозирование спроса позволяет лучше управлять запасами и избегать их излишков или недостатков.

Принятие решений. На основе информации, полученной из разных источников, могут быть приняты важные решения, касающиеся ценообразования, поставок, производства, сотрудничества с поставщиками и так далее.

Принцип управления стоимостью в управлении цепями поставок заключается в том, чтобы достигать высокой эффективности обеспечения качества и снижения затрат. Иными словами, управление стоимостью в цепи поставок означает старания достичь оптимального соотношения между высоким качеством продукции и низкими затратами на ее производство и поставку.¹³¹

В рамках управления стоимостью в управлении цепью поставок принимаются следующие меры:

Оптимизация процессов производства и поставки. Здесь имеется в виду оптимизация производственных и логистических процессов, чтобы сократить время производства и поставки, уменьшить производственные затраты и снизить риски поставок.¹³²

Сокращение издержек на удержание запасов. Хранение запасов на складе стоит деньги, поэтому управление стоимостью подразумевает сокращение незначительных запасов для минимизации затрат.

Снижение затрат на закупку. Стоимость закупки материалов, компонентов и оборудования может серьезно влиять на общую стоимость продукции, поэтому управление стоимостью включает в себя поиск новых поставщиков с более низкими ценами, разработку договоров с поставщиками и тому подобное.

¹³¹ Ширяев С.А., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Транспортные и погрузочно-разгрузочные средства. М., 2020. С. 203.

¹³² Аникин Б.А., Родкина Т.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. М., 2019. С. 168.

Улучшение качества продукции. Улучшение качества продукции приводит к уменьшению цикла производства, улучшению репутации компании и повышению уровня потребительского спроса. Это также помогает снизить риск возвратов и уменьшить расходы на гарантийное обслуживание.

Применение передовых технологий. Использование передовых технологий позволяет ускорить процессы производства и сократить затраты на энергию, сырье и другие ресурсы.

В целом, принцип управления стоимостью в управлении цепями поставок предполагает постоянный поиск способов снижения затрат и оптимизации процессов.

Принцип сотрудничества с партнерами при управлении цепями поставок заключается в том, что успешное управление цепочкой поставок возможно только при тесном взаимодействии и сотрудничестве с каждым из партнеров в цепочке. Идея заключается в том, чтобы создать доверительные, долгосрочные отношения между компаниями и различными участниками цепи поставок, включая поставщиков, производителей, дистрибьюторов, транспортных компаний, ритейлеров и других участников.

Данный принцип предполагает:

- Понимание стратегии всей цепочки поставок и целей всех ее участников;
- Организацию процесса взаимодействия и взаимодействие между всеми участниками цепи поставок, чтобы обеспечить эффективность и прозрачность процессов;
- Формирование технологической инфраструктуры для обмена данными, обеспечивающей оперативную связь между участниками цепочки поставок и гарантирующей информационную поддержку всем этапам процессов;
- Определение и применение общих стандартов для товаров, услуг, процедур и технических требований, чтобы обеспечить прозрачность всех процессов и продуктов, производимых в рамках цепочки поставок;
- Управление рисками, связанными с закупками, производством, транспортировкой, хранением и поставкой продукции.

В целом, принцип сотрудничества с партнерами при управлении цепями поставок направлен на создание сильной, эффективной и

надежной цепочки поставок, которая будет обеспечивать партнерам устойчивый рост и процветание. Это взаимовыгодная стратегия, которая позволяет всем участникам создавать выгодные и подходящие условия для взаимодействия и совместного развития.

В зависимости от области функционирования материальный поток проходит определенные стадии. В момент оформления сделки поток обозначается как «товар», который сопровождают пакетом документов (контракт, договор и др.). Финансовые потоки представляют собой информационные данные, которые характеризуются набором классификаторов, сведений о товаре. Для доставки «товаров» на склад фирмы и растаможивания используются посредники: экспедитор и таможенный представитель. Экспедитор, принимая «товар» к перевозке заключает договор, в котором используется понятие «груз».

Рассмотрим основную таможенно-логистическую цепь, применяемую ко всем товарам, пересекающим таможенную границу (рис. 22).

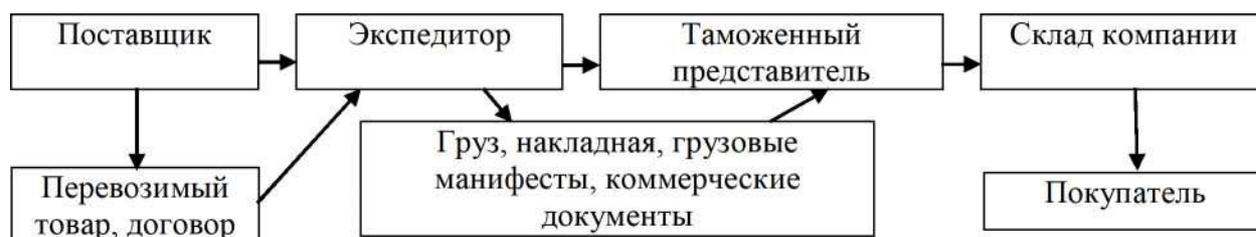


Рис. 22. Таможенно-логистическая цепь. Финансовые и информационные потоки

Основными документами на данном этапе являются перевозочные грузовые накладные, грузовые манифесты, различные перевозочные (коммерческие) документы, которые составляют в совокупности документальный поток международной перевозки, который также сопровождают соответствующие финансовые и информационные потоки.

Вопрос 2. Классификация и типология таможенных услуг

Таможенная служба находится на стадии развития и одним из ключевых направлений этого развития является укрепление и развитие взаимодействия с участниками внешнеэкономической деятельности (далее - ВЭД).

Таможенная услуга - это последовательность действий не материального характера в сфере внешнеэкономических связей, связанных с оформлением пересечения товаров (работ, услуг) через границу ЕАЭС, оказываемых таможенными органами и околотаможенными институтами всем участникам ВЭД (физическим, юридическим лицам и государству).

Определяемая нами таможенная услуга обладает всеми признаками услуги:

- деятельность, то есть совершение определенных действий;
- результат этой деятельности не имеет материального выражения;
- услуга реализуется и потребляется в процессе ее оказания.

Услуге (в том числе таможенной услуге) свойственны следующие характеристики:

- неосвязаемость. Услугу нельзя увидеть, попробовать на ощупь, услышать, увидеть до момента приобретения;
- неотделимость от источника;
- непостоянство качества. Качество услуги во многом определяется состоянием источника, уровнем его квалификации, настроения;
- несохраняемость.

В то же время таможенная услуга имеет особенности по сравнению с другими видами услуг:

- таможенная услуга ограничена сферой внешнеэкономической деятельности;
- затрагивает экономические и юридические аспекты перемещения товаров и транспортных средств через границу ЕАЭС;
- исполнители услуги - таможенные органы, таможенные представители, банки, страховые организации, включенные в Реестр предприятий, которые могут выступать в качестве гарантов уплаты таможенных платежей, владельцы складов временного хранения;
- потребителями являются российские и зарубежные юридические и физические лица, осуществляющие ВЭД, международные грузоперевозчики, являющиеся участниками ВЭД¹³³.

По признаку субъектов таможенной услуги, выделяем услуги субъектов инфраструктуры ВЭД и услуги таможенных органов. К

¹³³ Гуланова Ю.Е. Разработка системы основ управления качеством таможенных услуг: монография. М., 2018. С. 25.

субъектам инфраструктуры ВЭД относятся таможенные перевозчики, банки и страховые компании в части гарантии уплаты таможенных платежей, поручители, таможенные представители, владельцы складов временного хранения (далее - СВХ).

В широком контексте таможенная услуга - это общественно-экономическое благо в форме таможенной деятельности: таможенного регулирования и контроля¹³⁴.

В более узком понимании таможенная услуга - это действия или последовательность действий, реализуемые специальными таможенными инструментами с целью повышения потребительской полезности сферы ВЭД для государства и участников внешнеторговой деятельности.

В приведенных определениях «таможенная услуга» рассматривается с позиции оказания ее (их) таможенными органами РФ, но как показывает практика в настоящее время активно развивается сектор, связанный с оказанием услуг сторонними, не государственными учреждениями, т.е. речь идет об околотаможенных институтах.

Таможенные услуги относятся к важной сфере услуг, обслуживающих внешнеторговую деятельность экспортеров и импортеров. Кроме того, в настоящее время таможенные услуги оказывают не только таможенные органы, но и околотаможенные экономические институты, при этом услуги предоставляются не только субъектам внешнеэкономической деятельности на определенном этапе внешнеторговой сделки, но и государству, выполняя функцию по регулированию, а также возможности защиты экономики, здоровья населения и охраны окружающей среды. В связи с этим подробнее остановимся на рассмотрении классификации подобных услуг.

В контексте государственного строительства таможенный потенциал непосредственно ориентирован на рынок государственных услуг; в сфере же ВЭД на рынок частных услуг: в широком плане - на услуги бизнес- сообществу, в узком - конкретному участнику ВЭД.

Группировка таможенных услуг представлена на рис. 23.

¹³⁴ Сопина Л.К. Совершенствование процесса оценки структуры государственных таможенных услуг как инструмент повышения качества их оказания // Молодой ученый. 2016. № 28. С. 548.



Рис. 23. Группировка таможенных услуг

Внутри каждого процесса разработана система показателей, которая призвана отразить эффективность каждой стадии оказания услуг. На рис. 24 рассмотрим процесс оказания таможенных услуг.



Рис. 24. Процесс оказания таможенных услуг

Классификация и типология таможенных услуг способствует определению категории таможенного обслуживания. Системное разделение на виды таможенных услуг - это база для осуществления сервисной деятельности таможенным или околотаможенным службам.

К услугам соответственно относятся таможенные перевозки, гарантии уплаты таможенных платежей, поручительство, оформление таможенных документов, уплата таможенных платежей, хранение товаров и транспортных средств на СВХ. К услугам таможенных органов относим таможенное сопровождение товаров, хранение товаров на таможенных складах (табл. 13).

Таблица 13 - Классификация таможенных услуг по субъектам их оказания

Таможенные органы	Околотаможенные институты
— Принятие таможенных деклараций	— Декларирование товаров
— Информирование и консультирование	— Консультирование и информирование
— Таможенное сопровождение	— Логистические услуги
— Хранение товара на таможенном складе	

Исходя из таблицы можно сделать вывод, что в сфере таможенных услуг выделяется два основных сектора:

- Государственные таможенные услуги, которые предоставляются в процессе таможенного администрирования.

- Коммерческие таможенные услуги, предоставляемые компаниями околотаможенного рынка услуг.

В табл.14 рассмотрим в соответствии с какими критериями обозначается типология таможенных услуг.

Таблица 14- Типология таможенных услуг

Виды таможенных услуг			
Услуги, которые реализуют процесс таможенного оформления		Услуги, которые обеспечивают реализацию процесса таможенного оформления	
<ul style="list-style-type: none"> — Оформление товара при прибытии; — Оформление внутреннего транзита товара и транспортного средства; — Услуги временного таможенного хранения товара; — Услуги таможенного декларирования; — Услуги оформления выпуска товаров 		<ul style="list-style-type: none"> — Консультирование и информирование участников ВЭД; — Услуги по ведению реестров таможенной деятельности; — Образовательные услуги для работников таможенной службы 	
Критерии типологии таможенных услуг			
По субъекту	По объекту	По принципу платности	По характеру партнерских отношений
Государственные	Таможенные услуги: <ul style="list-style-type: none"> — государственные — сопутствующие таможенной 	Бесплатные	Рыночные услуги
Частные	Околотаможенные услуги	Платные	Нерыночные отношения

Таким образом, на данном этапе развития системы таможенных услуг выделяют две основные категории: государственные таможенные услуги и услуги околотаможенного сектора, которые, в свою очередь, делятся еще на подгруппы. Осуществление деятельности по предоставлению таможенных услуг является важным фактором развития и совершенствования таможенной системы и всей внешнеэкономической деятельности в целом.

Вопрос 3. Типология цепей поставок и особенности управления логистическими процессами

В качестве звеньев, формирующих единую структуру, рассматриваются:

- Поставщики продукции – сырья и расходных материалов.
- Производители, отвечающие за преобразование запасов в конечный продукт.
- Потребители, формирующие спрос и обеспечивающие реализацию.
- Посредники, оказывающие логистические услуги на разных этапах¹³⁵.

К числу последних относятся не только транспортные компании, но и различного рода хабы, склады, терминалы, а также другие субъекты рынка, задействованные в транспортировке и хранении до момента, пока товар не окажется у конечного потребителя. Общая конфигурация определяется спецификой конкретного бизнеса, доступностью каналов и текущей рыночной ситуацией.

¹³⁵ Крапчина Л.Н. Перспективы развития цифровых технологий в таможенном деле РФ / Л.Н. Крапчина, Ю.С. Михалкина. 2022. № 51 (446). С. 372.

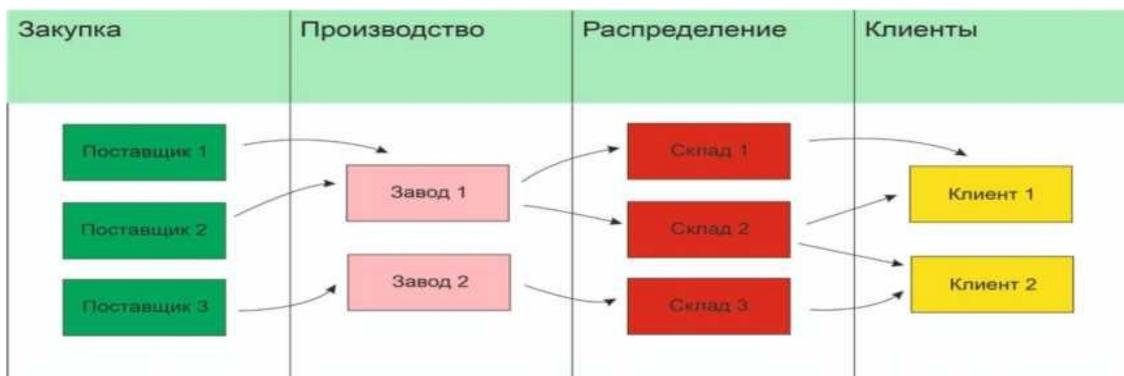


Рис. 25. Вариант цепи поставок

Существует несколько дифференцирующих критериев, признаков и факторов, применение которых позволяет выделить отдельные категории.

Сезонность.

Специфика работы с сезонными продуктами хорошо знакома работникам продуктового ретейла, где для поддержания наличия части ассортиментных позиций требуется менять логистику в зависимости от времени года. Так, в весенне-летний период фрукты и овощи поставляются преимущественно местными производителями, тогда как осенью и зимой возникает потребность в экспортных поставках из теплых стран.

Формат груза.

Характеристики различных товаров могут обуславливать применение в их отношении специальных правил, исключающих потенциальную опасность в процессе транспортировки. Аналогичным образом существуют регламенты для перевозки штучных и сыпучих, жидких, газообразных и негабаритных объектов, определяющие требования к типу состава, выбору мест хранения и так далее.

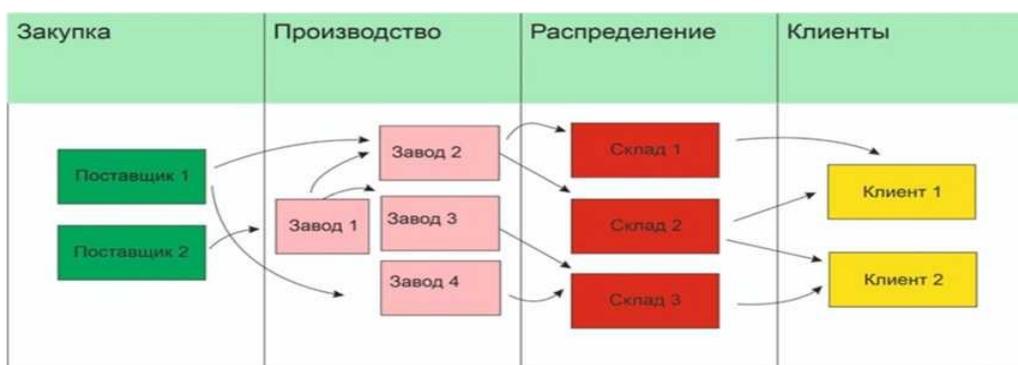


Рис. 26. Вариант цепи поставок

Сроки годности.

Скоропортящаяся продукция требует оперативной доставки, а в отдельных случаях – поддержания особого температурного режима, исключающего потерю кондиций, значимых с точки зрения конечного потребителя. Ускорить логистику в подобных операциях помогает схема с кросс-докингом, в рамках которой исключается этап размещения запасов в секторе долговременного хранения.

Оборачиваемость.

Высокая или низкая скорость потребления зависит от специфики конкретного товара. Дифференцирование цепочек поставок с учетом данного критерия способствует оптимизации использования складских мощностей, а также позволяет избежать заморозки денежных средств, возникающей при закупке крупных партий продукции, не пользующейся большим спросом.

Степень предсказуемости.

Возникновение обстоятельств, напрямую сказывающихся на эффективности реализации логистического цикла, требует оперативного реагирования со стороны менеджмента компании. Из последних примеров непредсказуемых факторов можно выделить ограничения, возникшие в период пандемии, которые привели к нарушению отлаженных схем доставки товаров как внутри стран, так и на международном уровне.

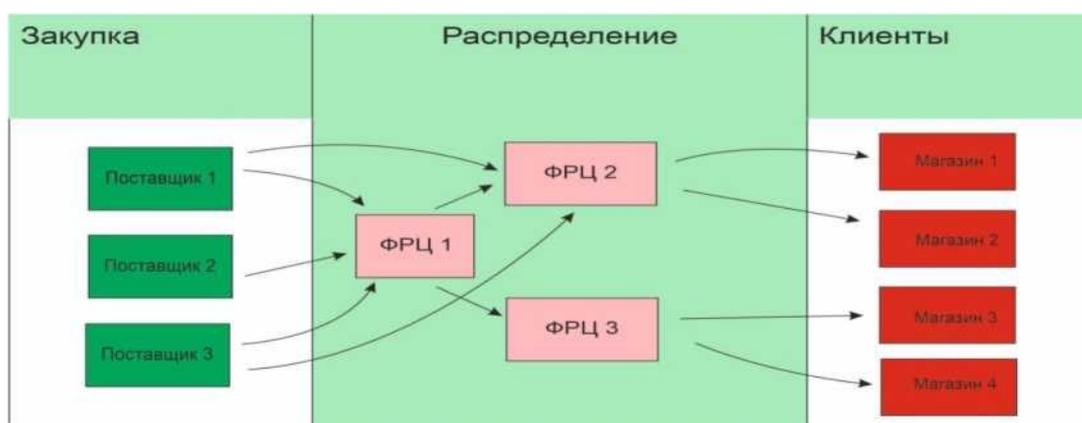


Рис. 27. Вариант цепи поставок

Характер и структура перевозок.

Количество стадий и типов транспортных средств, задействованных в логистике, определяет не только объем документации, которую нужно будет оформить для сопровождения, но и сложностью контроля

в отношении соблюдения намеченных сроков. Поставки подразделяются на внешние (с другими государствами) и внутренние, среди которых выделяют местную, междугороднюю и межрегиональную разновидности.

Используемый транспорт.

Выбор канала доставки зависит от параметров расстояния, стоимости и скорости, а также наличия временных или постоянных ограничений. Для локальных отгрузок чаще всего применяется автотранспорт, тогда как на большие расстояния рациональнее использовать железную дорогу или морские пути.

Формат сборки.

Еще один критерий различия, подразумевающий возможность отправки грузов контейнерами, вагонами, монофурами или мелкими партиями. Как правило, решающим критерием становится потребность, заявленная конечным получателем, будь то клиент, собственная розничная точка или производственное подразделение.



Рис. 28. Вариант цепи поставок

Сложность логистической цепочки.

Чем больше звеньев входит в структуру – тем сложнее оказываются организация и сопровождение цикла, требующие контроля на каждом из участков. Стоит отметить, что для крупных региональных и федеральных компаний использование собственных распределительных центров, напротив, позволяет сократить издержки и повысить эффективность транспортного сообщения.

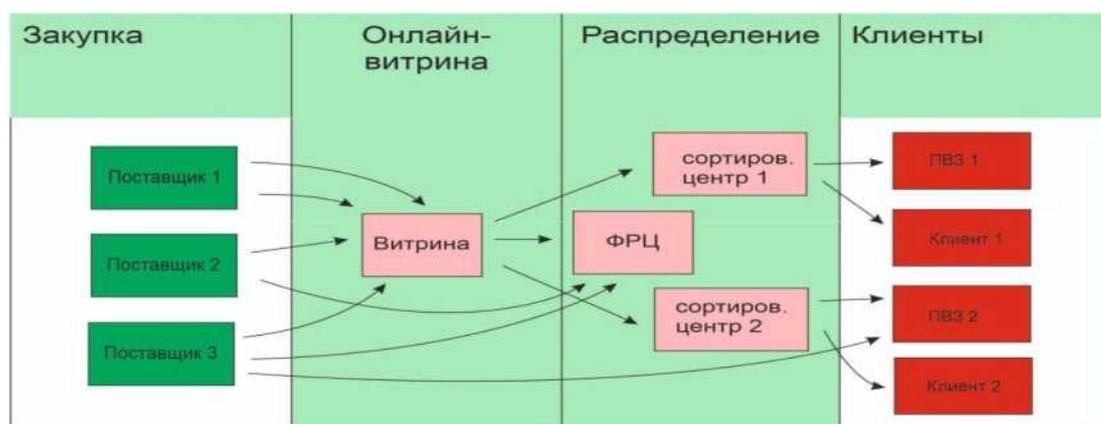


Рис. 29. Вариант цепи поставок

Преимущества концепции управления поставками.

Системный подход, охватывающий и учитывающий все нюансы, связанные с транспортировкой продукции, способствует более быстрой и качественной реализации основных бизнес-процессов, выполняемых на каждом уровне. Решение ключевых задач менеджмента – обеспечения рентабельности, достижения целевых показателей и поддержания качества оказываемых услуг - требует объединения имеющихся ресурсов и рационального распределения усилий, прикладываемых каждым подразделением и сотрудником.

Важным аспектом в данном случае становится использование современных средств и технологий так, например, для организации складского учета маркированных товаров рациональным решением станет использование специализированного программного обеспечения для складов и розничных точек. Практика показывает, что внедрение мобильной автоматизации помогает существенно ускорить процессы приемки, учета и комплектования товарной продукции, способствуя повышению общей эффективности бизнеса.

Вопрос 4. Таможенное регулирование глобальных цепей поставок в современных условиях

Национальные цепи поставок ограничены территорией одного государства. Все звенья такой цепи поставок находятся в пределах одной страны, включая поставщиков и потребителей. Это означает, что товары или услуги, произведенные контрагентами национальной цепи

поставок, изготовлены из сырья и материалов, добытых или полученных на территории данной страны. Все потребители, в том числе и конечные, также находятся в данной стране.¹³⁶

Глобальные цепи поставок не ограничены рамками одного государства, различные звенья такой цепи могут находиться на территории одной и более стран. При этом товар может производиться в местах, приближенных к источникам сырья и, как правило, в регионах с низкой оплатой труда. Далее товар транспортируется в распределительные центры, а оттуда поступает в страны, где через дистрибьюторские сети попадает к конечному покупателю. Таким образом, товаропоток может неоднократно пересекать границы государств, звенья глобальной цепи поставок могут располагаться на территории многих стран и даже континентов.

На формирование и развитие таких цепей поставок повлиял процесс глобализации, который представляет собой создание единого мирового экономического пространства. Признаками глобализации являются: введение системы мировых валют; установление системы ценообразования, отличающейся от национальных систем; создание офшорных зон, свободных от национального регулирования; образование межгосударственных экономических союзов и ассоциаций и др.¹³⁷

Специфика таможенного регулирования в глобальных цепях поставок.

При проектировании и управлении глобальными цепями поставок учитывается необходимость пересечения товарных потоков не только государственных, но и таможенных границ с соблюдением норм таможенного регулирования.

Специфика таможенного регулирования в глобальных цепях поставок связана с применением норм таможенного контроля к товарным и сопутствующим потокам.

Согласно ТК ЕАЭС, таможенный контроль - совокупность совершаемых таможенными органами действий, направленных на проверку и (или) обеспечение соблюдения международных договоров и актов в

¹³⁶ Лазарев В.А. Глобальные цепи поставки: среда, стратегии, контроль. - Владивосток.: Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского, 2019. С. 83.

¹³⁷ Великая конвергенция: информационные технологии и новая глобализация / Ричард Болдуин; перевод с английского Олега Левченко; под научной редакцией Андрея Белых. М., 2018. С. 78.

сфере таможенного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании.¹³⁸

Таможенный контроль осуществляется в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу; лиц, перемещающих эти товары и транспортные средства через таможенную границу; документов, предоставление которых предусмотрено при проведении таможенных операций.

Нормы таможенного контроля применяются в отношении перечисленных категорий как в случае их перемещения через государственные и таможенные границы (глобальные цепи поставок, спроектированные на разных таможенных территориях), так и в случае их перемещения только через государственные границы в пределах единой таможенной территории (глобальные цепи поставок, спроектированные в пределах единой таможенной территории). Разница будет заключаться только в необходимости применения или неприменения тех или иных норм таможенного контроля.

В случае если глобальные цепи поставок спроектированы в пределах единой таможенной территории, таможенный контроль носит упрощенный характер: товары не досматриваются, проверяется наличие необходимых сопроводительных документов, декларирование товаров и транспортных средств не осуществляется.

Если же глобальные цепи поставок спроектированы на разных таможенных территориях, осуществляется полный таможенный контроль: товары досматриваются в пунктах пропуска через таможенную границу, проверяется наличие всех необходимых сопроводительных документов, осуществляется декларирование товаров и транспортных средств в соответствии с заявленной таможенной процедурой.

Наиболее часто встречаются ситуации, когда одна часть звеньев глобальной цепи поставок спроектирована и функционирует в пределах единой таможенной территории, а другая часть - на разных таможенных территориях.

Многие компании размещают производство и сбытовую сеть в пределах единой таможенной территории (например, производство осуществляется на территории России, а сбыт - в России и странах

¹³⁸ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) (ред. от 29.05.2019) [Электронный ресурс].

СНГ). При этом, чтобы обеспечить необходимый уровень качества сырья и материалов, а также высокий уровень логистического сервиса при их поставках, закупки осуществляются у поставщиков со всего мира.

В этом случае закупочная деятельность глобальной цепи поставок осуществляется на разных таможенных территориях, а сбытовая деятельность - в пределах единой таможенной территории.

Возможность проведения таможенного контроля обеспечивается созданием зоны таможенного контроля - зоны, где находятся товары, транспортные средства и документы, содержащие сведения о них, в том числе в электронной форме. Согласно ТК ЕАЭС, зонами таможенного контроля являются «места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов и иные специально обустроенные места».

При ввозе товаров на таможенную территорию они считаются находящимися под таможенным контролем до момента их выпуска в соответствии с заявленной таможенной процедурой, то есть после окончания процесса таможенного декларирования и уплаты в полном объеме начисленных таможенных платежей. До этого момента хранение и перемещение таких товаров может осуществляться только под таможенным контролем.

Применение норм таможенного регулирования для различных условий торгово-экономической интеграции.

Торгово-экономическая интеграция представляет собой процесс межгосударственной интеграции с целью укрепления и развития торговых отношений на базе межгосударственных соглашений без потери государственного суверенитета.

Выделяют два варианта развития торгово-экономической интеграции:

- зону свободной торговли, при которой торгово-экономическая интеграция проявляется в предоставлении таможенно-тарифных преференций во взаимной торговле государств-участниц зоны свободной торговли;

- ЕАЭС, при котором торгово-экономическая интеграция проявляется не только в предоставлении таможенно-тарифных преференций во взаимной торговле, но и в реализуемой единой торговой политике в

отношении третьих стран, базирующейся на введении единого таможенного тарифа для импортируемых из третьих стран товаров.

Таможенный контроль. При перемещении иностранных товаров участниками глобальных цепей поставок таможенный контроль проводится таможенными органами в отношении: товаров, подлежащих декларированию; таможенной декларации и других документов, содержащих сведения о товарах; деятельности, связанной с перемещением товаров через таможенную границу, оказанием таможенных услуг; лиц, пересекающих таможенную границу. При перемещении товаров ЕАЭС участниками глобальных цепей поставок таможенный контроль проводится таможенными органами в отношении таможенной декларации и других документов, содержащих сведения о товарах.

Система управления рисками. Объектами анализа риска при перемещении иностранных товаров участниками глобальных цепей поставок являются: товары, находящиеся под таможенным контролем либо помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления; транспортные средства международной перевозки; сведения, содержащиеся во внешнеэкономических договорах (контрактах) купли-продажи либо обмена, соглашениях либо иных документах на право владения, пользования и/или распоряжения товарами; сведения, содержащиеся в транспортных (перевозочных), коммерческих, таможенных и иных документах; деятельность декларантов и иных лиц, обладающих полномочиями в отношении товаров, находящихся под таможенным контролем; результаты применения форм таможенного контроля. Объектами анализа риска при перемещении товаров ЕАЭС участниками глобальных цепей поставок являются: товары, находящиеся под таможенным контролем и транспортные средства международной перевозки; сведения, содержащиеся во внешнеэкономических договорах (контрактах) купли-продажи либо обмена, соглашениях либо иных документах на право владения, пользования и/или распоряжения товарами; сведения, содержащиеся в транспортных (перевозочных), коммерческих, таможенных и иных документах; деятельность декларантов и иных лиц, обладающих полномочиями в отношении товаров, находящихся под таможенным контролем; результаты применения форм таможенного контроля.

Временное хранение товаров. Временное хранение товаров применяется для хранения иностранных товаров под таможенным контролем.

Таможенное декларирование товаров. При перемещении иностранных товаров участниками глобальных цепей поставок применяются следующие виды таможенной декларации: декларация на товары; транзитная декларация; декларация на транспортное средство. Отмена таможенного декларирования для товаров, перемещаемых в пределах таможенной территории ЕАЭС участниками глобальных цепей поставок, может привести к снижению расходов на 20-50 %.

Транспортировка товаров. Сокращение сроков и упрощение процедуры таможенного транзита при перемещении иностранных товаров участниками глобальных цепей поставок по единой таможенной территории. Возможность снижения дальности маршрутов за счет свободного пересечения внутренних таможенных границ при перевозке товаров ЕАЭС участниками глобальных цепей поставок.

Взаимоотношения таможенных органов с участниками цепей поставок. Получение статуса уполномоченного экономического оператора участником глобальных цепей поставок позволяет им пользоваться специальными упрощениями для оптимизации временных и финансовых затрат на прохождение таможенных формальностей. Расширение региона деятельности таможенных перевозчиков дает возможность пользоваться услугами одного таможенного перевозчика на всей территории ЕАЭС, что ведет к сокращению не только финансовых, но и временных затрат. Возможность пользоваться услугами таможенного представителя в любой из стран-членов ЕАЭС, что увеличивает объем рынка таможенных представителей, делает его конкурентным, а следовательно, у участников глобальных цепей поставок наиболее приемлемый уровень цены и качества данного вида услуг. При перемещении товаров ЕАЭС участниками глобальных цепей поставок взаимоотношения с таможенными органами сводятся к содействию в реализации единой торговой политики ЕАЭС и осуществлению правоохранительной функции.

Информационные системы и информационные технологии. Участники глобальных цепей поставок при перемещении иностранных товаров могут совершать таможенные операции с использованием информационных систем и технологий и тем самым сокращать время на

их осуществление от нескольких дней до нескольких часов. Участники глобальных цепей поставок при перемещении товаров ЕАЭС могут применять информационные технологии при пересечении внутренних границ ЕАЭС и сокращать время на транспортировку.

Единая товарная номенклатура внешне экономической деятельности. Участники цепей поставок вправе подать заявление на принятие предварительного решения по классификации товаров. Это позволяет сокращать сроки таможенного декларирования.

В условиях отсутствия торгово-экономической интеграции, нормы таможенного регулирования осуществляются в полной степени: производится таможенный контроль товаров, их декларирование с уплатой таможенных платежей, временным хранением и транспортировкой под таможенным контролем; применяются нормы нетарифного регулирования.

В зоне свободной торговли осуществляется упрощенное таможенное регулирование: товары не обладают таможенными пошлинами. А торгово-экономические отношения в пределах ЕАЭС позволяют минимизировать применение норм таможенного регулирования: при пересечении государственных границ внутри единой таможенной территории проверяется наличие необходимых документов; сопровождающих груз, реализуя, таким образом, правоохранительную функцию таможенного регулирования.

Вопрос 5. Оценка качества оказания таможенных услуг

Анализ качества оказания таможенных услуг РФ может проводиться с точки зрения различных аспектов, таких как процедуры оформления, продолжительность процесса, доступность информации и техническая поддержка, уровень коррупции и другие факторы.

Общим законодательством ЕАЭС и РФ регулируются правила таможенного оформления и контроля перемещения товаров для всего пространства Евразийского экономического союза. В связи с этим, возможно с точки зрения нормативно-правового регулирования сделать некоторые выводы о качестве таможенных услуг.

Одной из главных проблем, которые могут возникнуть при оформлении товаров на территории государств ЕАЭС, является отсутствие единой процедуры оформления. В каждой стране Евразийского

экономического союза может действовать свой порядок оформления, что часто приводит к различным ошибкам или административным задержкам.

Техническая поддержка и доступность информации также играют важную роль в оказании таможенных услуг. Многие субъекты не могут получить доступ к электронным сервисам в связи с невозможностью получить доступ к сети интернет, сложностью интерфейса и ошибками системы. Другими словами, доступность и техническая поддержка электронных сервисов не соответствует современным технологическим возможностям.

Также нельзя не учитывать фактор коррупции. Несмотря на ужесточение мер по борьбе с коррупцией, дальнейшее совершенствование системы контроля перемещения товаров путем упрощения процедур, автоматизации и снижению административных барьеров может сократить возможности для коррупционных преступлений.

Начнём с анализа показателей скорости совершения операций таможенными органами РФ (табл.15).

Таблица 15 - Показатели скорости совершения таможенных операций

Наименование показателя	2022 год	2021 год	2020 год	2019 год	2018 год	2017 год
Время совершения операций, в автомобильных пунктах пропуска (минут):						
для товаров, подлежащих ветеринарному, фитосанитарному и санитарно-карантинному контролю	27.49	26.92	27.02	28.36	28.52	29.1
для иных товаров, по которым не выявлены риски нарушений	17.47	17.86	17.14	17.24	17.72	18.2
Время, прошедшее с момента завершения таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перевозка которых под таможенным контролем осуществляется автомобильным транспортом, от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа до момента выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления (минут)	194.66	217.03	253.29	307.56	309.56	401.6

Доля деклараций на товары, оформленных в электронном виде без представления документов на бумажном носителе, в общем количестве оформленных деклараций на товары	99.99	99.98	99.88	99.95	99.93	99.9
Доля стоимости товаров, оформленных в электронном виде без представления документов на бумажном носителе, в общей стоимости оформленных товаров при условии, что товары (транспортные средства) не идентифицированы как рискованные поставки, требующие дополнительной проверки документов на бв-	99.94	99.81	99.73	99.88	99.81	99.51

Представленная таблица показывает, что произошло сокращение средней скорости совершения операций в автомобильных пунктах пропуска при контроле товаров, требующих ветеринарной, фитосанитарной и санитарно-карантинной проверки с 29,1 минуты в 2017 году до 27,49 минут в 2022 году, при этом минимальное время в 26,92 минут наблюдалось в 2021 году.

По товарам, которые не требуют указанных проверок, время сократилось с 18,2 минут до 17,47 минут, что в целом незначительно сказывается на каждой отдельной операции, однако при большом потоке позволяет обслуживать на 4 % больше автомобилей.

Другой показатель - время проведения процедур от окончания транзита до выпуска товаров для внутреннего потребления сократилось значительно - с 401,6 минут до 194,66 минут, то есть более чем вдвое, причём именно в 2022 году наблюдается самое короткое время процедур. Относительно 2021 года указанные процедуры стали быстрее на 22,37 минуты.

Далее показатель доли деклараций в электронном виде - их доля неуклонно росла с 2017 года и достигла практически 100 % в 2022 году, увеличившись почти на 0,1 % за 6 лет. Это говорит о высокой степени автоматизации и цифровизации таможенных процедур.

При этом в стоимостном выражении, доля декларируемых электронным способом товаров также велика и достигла 99,94 % в 2022

году против 99,51 % в 2017 году и также указывает на высокое удобство сервисов электронной подачи таможенных деклараций.

Кроме того, анализ качества функционирования системы таможенного контроля и реализации таможенных операций произведен на примере статистических данных, отражающих показатели таможенного поста Владимирской областной таможни.

Анализ практических особенностей предполагает комбинацию теоретических аспектов функционирования системы таможенного контроля и специфики практики деятельности сотрудников, так как теория и практика зачастую имеют ряд отличительных черт.

Таким образом, в табл.16 отражена динамика совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля на Владимирском таможенном посту за 2020-2021 год.

Таблица 16 - Динамика совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля на Владимирском таможенном посту за 2020-2021 год

Показатель	2021	2020	% периоду прошлого года (ППГ)
Открытие таможенной процедуры таможенного транзита, в том числе:	9880	8498	116
- на иностранные товары:	1234		-
- в электронном виде;	1234 (100 %)		112
- в режиме авторегистрации;	1176 (95 % к ЭД)		-
- в режиме автовыпуска.	243 (20 % к АР) 8646	770 768 (99%)	
- на товары ЕАЭС:	35	622 (80 % к ЭД)	
- в электронном виде;	26 (74 % к ЭД)	0	
- в режиме авторегистрации;	0	7728 0 0 0	
- в режиме автовыпуска.			
Количество выпущенных деклараций на товары (ДТ)	0	0	-
Взыскано таможенных платежей (тыс. руб.)	25,57	12,78	-
Таможенные наблюдения	311	412	75
Отбор проб и образцов	8	6	133

Оформление международных почтовых отправок, пересылаемых в адрес физических лиц	27	14	193
Количество дел об административных правонарушениях (далее - АП) / Количество дел об АП с контрабандообразующим составом	20 / 4	5 / 1	400/400

Анализируя данные таблицы, можно заметить повышение общего уровня эффективности функционирования Владимирского таможенного поста в 2021 году по сравнению с 2020 годом. Так, показатель «Открытие ТП ТТ», вырос на 16 %. Если рассматривать товары ЕАЭС, то рост составил 12 %, что свидетельствует об увеличении общего количества транспортных средств, пересекающих таможенный пост, а также рост количества товаров, перевозимых через таможенную границу ЕАЭС.

Отчасти, вышеизложенные данные, представленные в таблице 17 могут быть связаны с реабилитацией экономики после пандемии COVID-19, что оказала негативное влияние на международную торговлю в 2020 году. Как бы то ни было, несмотря на общую тенденцию роста большинства статистических показателей, существуют и спады результативности к 2021 году, по сравнению с 2020 годом.

Далее рассмотрим результаты работы Владимирского таможенного поста за 2022 год.

Как видно из представленных данных, в связи с санкционным давлением стран, входящих в перечень недружественных, общее количество перемещаемых через таможенную границу транспортных средств снизилось, а большая часть логистических связей была разрушена.

Происходит снижение практически по всем показателям, что неудивительно - санкции на европейские товары делают невозможным осуществление таможенных операций (табл. 17).

Таблица 17 - Динамика совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля на Владимирском таможенном посту за 2021-2022 год

Показатель	2022	2021	% к 2021 г.
Помещение под таможенную процедуру таможенного транзита (количество транзитных деклараций), в том числе:	9120	9880	
- на иностранные товары, в том числе в электронной форме в том числе с технологией авторегистрации	467 467 (100%)	1234 1234 (100 %)	92 38
- на товары ЕАЭС, в том числе в электронной форме в том числе с технологией авторегистрации	397 (85%) 8653 4139 (48 %) 3379 (82 %)	1147 (93 %) 8646 64 (0,7 %) 43 (67 %)	100
Взыскано таможенных платежей (тыс. руб.)	-	25,57	-
Взаимодействие с центром электронного декларирования (далее - ЦЭД), в том числе: -выпущено ДТ в ЦЭД на товары, находящиеся в регионе деятельности поста -направлено подтверждений фактов наличия товаров на складах временного хранения (в зоне ТК)	7864 160 1483 81	9862 87 2187 283	80 184 68 29
-проведено сверок сведений и докумен-			
Таможенные досмотры (АТД)	48	54	89
Таможенные осмотры (АТО)	35	190	18
Таможенные наблюдения	300	311	97
Отбор проб и образцов	17	8	213
МПО в адрес физических лиц	15	27	56
Возбуждено дел об АП	4	20	20
Показатель	2022	2021	% к 2021 г.
Количество партий, поступивших в адрес УЭО	228	241	95

Вопрос 6. Проблемы управления качеством таможенных услуг

Качеством таможенных услуг является - совокупность свойств таможенных услуг, которые определяют их пригодность для удовлетворения определенной группы потребностей в процессе их оказания по назначению.¹³⁹

¹³⁹ Бынкина А.В., Глаголева А.А. Управление качеством таможенных услуг: проблемы и перспективы развития // Экономика и бизнес: теория и практика. 2022. № 10. С. 46.

Высокоэффективность внешней экономической деятельности непосредственно зависит от уровня качества таможенных услуг. Возникающие проблемы управления прямо влияют на уровень оказываемых на таможенной границе услуг.

По многочисленным исследованиям к наиболее важным проблемам на данный момент можно отнести, во-первых, пробел в законодательстве, а именно отсутствие определений «таможенная услуга», «качество таможенной услуги», из чего можно сделать вывод, что на законодательном уровне не выработан подход к управлению качеством таможенных услуг. Также данная терминология отсутствует в международных и общероссийских классификаторах услуг, что соответственно затрудняет процесс оценки качества их предоставления. Во-вторых, отсутствие системы показателей оценки качества таможенных услуг, которая необходима для того чтобы точно отражать уровень эффективности данного направления¹⁴⁰.

Можно выделить ключевые факторы и проблемы управления качеством таможенных услуг. Влияние, имеющих проблем на управление качеством таможенных услуг рассмотрим в табл. 18.

Таблица 18 - Факторы, влияющие на управления качеством таможенных услуг

Категории	Факторы	Влияние
Организационные	Проблемы согласования результатов цифровизации с профильными регулирующими органами	Постоянная автоматизация таможенных операций, связанных с перемещением грузов, ускоряет их проведение и способствует росту пропускной способности поста
Геополитические	Изменение логистических потоков	Уменьшение перемещаемых товаров ЕАЭС через территорию иностранных государств
Кадровые	Открытые вакансии	Высокие квалификационные, физические, психологические требования к кандидатам на таможенную службу

¹⁴⁰ Молчанова Н.П., Антонов А.Ю. Управление экономическими структурами в регионе: эффективность и качество таможенных услуг // Россия: тенденции и перспективы развития: ежегодник. М., 2017. Вып. 12, Ч. 1. С. 975.

Таким образом, качество таможенных услуг может быть подвержено ряду рисков при осуществлении операций, связанных с перемещением грузов, которая влечет за собой потери средств для бюджета и усложнение работы структуры ФТС, а также организационные сложности и даже проблемы правового характера.

Характеристика таких потенциальных рисков и проблем представлена в табл. 19.

Таблица 19 - Ключевые риски и угрозы

Виды угроз	Пояснение
Постоянная автоматизация таможенных операций, связанных с перемещением грузов	Сбои автоматизированной системы могут привести к простоям и серьезному экономическому ущербу
Уменьшение перемещаемых товаров ЕАЭС через территорию иностранных государств	Из-за ограничений, связанных с санкциями со стороны недружественных стран, перечень товаров ЕАЭС не может перемещаться через территорию иностранных государств
Высокие квалификационные, морально - этические, физические, психологические требования к кандидатам на таможенную службу	Увеличение времени на отбор и оформления кандидата на службу, а также психологический «барьер» желающих проходить службу в таможенных органах к высоким профессиональным требованиям.

В табл.20 представлен экспертный анализ угроз. Анализ проведен по 5-бальной шкале, при этом 5 баллов означает наивысшую угрозу.

Таблица 20- Экспертный анализ рисков и угроз

Вид угроз	Эксперт 1	Эксперт 2	Эксперт 3
Постоянная автоматизация таможенных операций, связанных с перемещением грузов, ускоряет их проведение и способствует росту пропускной способности поста	1	2	1
Уменьшение перемещаемых товаров ЕАЭС через территорию иностранных государств	3	4	4

Высокие квалификационные, морально - этические, физические, психологические требования к кандидатам на таможенную службу	2	2	2
Итого	6	8	7

По итогам полученных оценочных значений можно выявить важность каждой из рисковых составляющих.

Таблица 21 - Сила воздействия рисков на осуществление таможенных операций по перемещению товаров через границу автомобильным транспортом

Элементы	Сила воздействия в баллах
1. Постоянная автоматизация таможенных операций, связанных с перемещением грузов, ускоряет их проведение и способствует росту пропускной способности поста	1,4
2. Уменьшение перемещаемых товаров ЕАЭС через территорию иностранных государств	3,7
3. Высокие квалификационные, морально - этические, физические, психологические требования к кандидатам на таможенную службу	2

По результатам анализа будет построена карта рисков, характеризующая как важность того или иного вектора угроз, так и вероятность её возникновения в отношении деятельности таможенного поста.

Она представлена на рис. 30 и обозначение угроз привязано к их порядковому номеру из табл. 21.

Вероятность событий	Почти точно				
	Вероятно		3	2	
	Может быть				
	Почти невозможно	1			
		Незначительная	Умеренная	Значительная	Высокая
Серьезность последствий					

Рис. 30. Карта рисков и угроз таможенных операций

Как видно из карты, наиболее существенный риск - уменьшение перемещаемых товаров через территорию иностранных государств, т.к. это уже касается как логистических потоков, так и изменение экономической составляющей работы таможенных служб. Изменяются транспортные расходы, которые входят в состав таможенной стоимости, и соответственно, увеличиваются таможенные платежи.

Проблемы управления качеством таможенных услуг могут препятствовать эффективной торговле и международной экономической интеграции, что негативно влияет на развитие бизнеса и экономику в целом.

Также одними из основных проблем управления качеством таможенных услуг являются:

Недостатки в обучении персонала и отсутствие квалифицированных специалистов, что может привести к ошибкам и неправильной интерпретации правил и процедур.

Сложности в координации работы между разными участниками таможенного процесса, что может приводить к задержкам и ошибкам.

Недостатки в техническом обеспечении, которые могут привести к ошибкам в процессе обработки документов и исполнения задач.

Отсутствие прозрачности и открытости в работе таможенных органов, что может приводить к недоверию со стороны бизнеса и нарушать права людей на равноправную коммерческую деятельность.

В соответствии со всем вышесказанным, указанные проблемы оказывают негативное влияние, что ведет к снижению качества таможенных услуг. В свою очередь это означает, что у государства образуется препятствие к эффективному выполнению своих функций в таможенном деле.

В целом, эти проблемы могут быть решены путем улучшения обучения и квалификации персонала, координации работы между участниками таможенного процесса, повышения технической оснащенности и улучшения прозрачности и открытости в работе таможенных органов. Только тогда качество таможенных услуг будет соответствовать международным стандартам и обеспечит успешную торговлю и экономический рост.

Вопрос 7. Безопасность цепи поставок

Чтобы обеспечить безопасность цепи поставок, следующие меры могут быть предложены:

Введение системы требований к поставщикам, которые обязуют их осуществлять всех контрагентов из цепи поставок, чтобы они соответствовали нормам безопасности и соответствовали стандартам качества.

Развитие единой базы данных для отслеживания и контроля предприятий, входящих в цепь поставок. Это поможет установить лучшие отношения между производителями и поставщиками в направлении повышения безопасности.

Внедрение мер, гарантирующих конфиденциальность информации, задействованной в процессе цепи поставок, для защиты данных от действий злоумышленников.

Дальнейшая автоматизация процессов, связанных с цепью поставок. Это позволит уменьшить вероятность ошибок, ускорить процессы и обеспечить более точные данные обратной связи.

Развитие сотрудничества между компаниями, работающими в цепи поставок, с целью повышения качества продукции и повышения безопасности. Такое сотрудничество может быть достигнуто путем обмена знаниями и опытом между участниками цепи поставок.

Регулярное проведение аудитов для удостоверения того, что поставщики соответствуют надлежащим требованиям в области безопасности и качества.

Эти меры помогут обеспечить безопасность и качество в цепи поставок, что гарантирует улучшение качества продукции и увеличение уровень доверия потребителя к продукту.

Первая мера, которую можно предпринять для обеспечения безопасности цепи поставок - это введение системы требований для поставщиков. Такие требования могут включать обязательства по соблюдению норм и стандартов безопасности своих процессов и продуктов, по регулированию их подрядчиков и подрядчиков второго и третьего уровней.

Такая система может включать в себя виды проверок, которые должны выполнить поставщики, прежде чем их продукция допуска-

ется к использованию в производственном процессе. Кроме того, модель оценки безопасности поставщика может быть интегрирована в систему оценки поставщиков, позволяющую оценивать качество производства, коммерческие условия и репутацию поставщика.

Вторая мера - развитие единой базы данных для отслеживания и контроля предприятий, входящих в цепь поставок. Она позволяет собирать и обрабатывать данные о компаниях-поставщиках, которые будут использоваться для оценки и контроля качества продукции. Это особенно полезно в тех случаях, когда поставщики расположены в разных частях мира.

Эта база данных может быть интегрирована со стандартными сертификатами качества, такими как ISO и OHSAS, чтобы дополнительно повысить прозрачность и эффективность процессов контроля качества и безопасности. Она также может быть использована для создания системы мониторинга безопасности поставщиков и определения рисков, связанных с продукцией и услугами, которые они предоставляют.

В целом, использование подобных мер помогает ужесточить контроль качества и безопасности продукции, произведенной в цепи поставок. Это позволит заручиться доверием со стороны потребителей, что в свою очередь обеспечит увеличение объемов продаж и дальнейшее развитие бизнеса.

Третья мера, которую можно предпринять для обеспечения безопасности цепи поставок – это регулярное обновление системы управления рисками. Управление рисками является неотъемлемой частью управления цепью поставок, поскольку позволяет идентифицировать и оценивать риски, которые могут возникнуть в различных точках производственного процесса. Риск-анализ должен проводиться регулярно и включать как внутренние, так и внешние факторы.

Важно также обеспечить периодические аудиты для определения степени соответствия принятой системы управления рисками и технических требований к безопасности. Такие аудиты могут проводиться как самостоятельно, так и с помощью внешних аудиторов. Результаты аудита должны помогать сделать выводы о необходимости внесения изменений в систему управления рисками.

Четвертая мера - это внедрение системы мониторинга и тревожной сигнализации, которая позволит оперативно реагировать на возможные угрозы безопасности в цепи поставок. Такая система должна

включать в себя комплекс мер по мониторингу, обнаружению и снятию угроз безопасности, а также систему оповещения, которая обеспечит своевременное информирование всех заинтересованных лиц о возможных проблемах.

Для обеспечения эффективности мониторинга и оповещения необходимо разработать систему контроля и автоматического управления процессами. Такая система может включать в себя систему очередности обработки заказов поставщиков, мониторинг отклонений от плановых параметров, а также систему контроля качества и безопасности товаров и услуг.

В целом, использование таких мер позволит держать под контролем риски и угрозы безопасности в цепи поставок, значительно повысить эффективность управления рисками, а также обеспечить возможность быстрой реакции на происходящие изменения.

Пятая мера, которую можно предпринять для обеспечения безопасности цепи поставок - это установление требований к поставщикам и проведение их проверки. Важно не только определить требования к поставщикам, но и проверять их соответствие этим требованиям. Для этого можно проводить аудиты, анализировать статистику нарушений и рисков, связанных с конкретными поставщиками. Также можно использовать менеджмент- системы для отслеживания работы поставщиков и обеспечения их соответствия требованиям.

Шестая мера - это обеспечение контроля за логистическими операциями в цепи поставок. Необходимо обеспечить прозрачность в таких операциях, отслеживать движение грузов, устанавливая необходимые меры контроля и обеспечивать безопасность грузов в транспортировке. Это может включать в себя использование новых технологий в логистике, таких как автоматический контроль температуры, контроль качества грузов, использования маршрутизации с помощью технологии GPS и т.д.

В целом, использование этих мер позволит сформировать надежную и безопасную цепь поставок, сократить риски для бизнеса, обеспечить удовлетворение клиентов и достижение стратегических целей компании.

Седьмая мера, которую можно предпринять для обеспечения безопасности цепи поставок - это включение в планы и стратегии компании концепцию устойчивого развития (CSR), при этом нужно рассматривать экологические, социальные и экономические аспекты.

Широкое применение такой концепции ведет к экономическому росту, укреплению имиджа компании, сокращению рисков в процессе цепи поставок и повышению благосостояния различных заинтересованных сторон, таких как конечные потребители и поставщики.

Для осуществления этой меры необходимо провести оценку воздействия на окружающую среду, использовать энергетически эффективные технологии, внедрять программы устойчивого развития в цепи поставок, обеспечивать социальную ответственность компании перед своими работниками и заинтересованными сторонами.

Такой подход не только способствует защите окружающей среды, но и позволяет компаниям обеспечить длительное сотрудничество с поставщиками, достичь устойчивого роста и сократить риски в процессе цепи поставок.

В целом, учет CSR при управлении цепями поставок позволяет компаниям эффективно приводить в соответствие экономические, социальные и экологические аспекты своей деятельности, что приводит к повышению эффективности и устойчивости бизнес-процессов, снижению операционных расходов, повышению мотивации персонала и обеспечению долгосрочной конкурентоспособности компании на рынке.

В целом, проблемы обеспечения безопасности поставок товаров могут быть решены следующими направлениями:

Развитие системы контроля качества и безопасности продуктов. Система контроля должна включать анализ рисков и определение наиболее эффективных способов и методов обеспечения безопасности товаров.

Усиление процесса сертификации и аккредитации продуктов перед их поставкой на рынок. Это позволит избежать проникновения на рынок товаров, которые не соответствуют стандартам безопасности или заданным требованиям.

Вовлечение в процесс контроля качества и безопасности продуктов всех участников поставочной цепи, включая производителей, поставщиков, транспортные компании, склады и т.д. Каждый участник

должен быть ответственным за контроль качества и безопасности товаров и обеспечивать высокий уровень безопасности.

Установление соответствующих таможенных правил и процедур, которые будут обеспечивать более эффективный контроль качества и безопасности товаров, включая проверку документов, маркировку, контрольный взвешивание, контрольную лабораторную диагностику и т.д.

Привлечение общественности и потребителей к процессу контроля качества и безопасности продуктов. Кампании для общественности и реклама должны убедить потребителей в необходимости покупки только качественных и безопасных продуктов. Это будет стимулировать производителей и поставщиков к созданию и поставке безопасных и качественных товаров.

Эти направления могут решить проблемы обеспечения безопасности поставок товаров. Только путем комплексного подхода и совместных усилий можно обеспечить высокий уровень безопасности товаров и предотвратить возможные угрозы и риски для здоровья и жизни потребителей.

Вопрос 8. Направления развития управления таможенными услугами

Ниже приведены некоторые рекомендации по совершенствованию управления таможенными услугами:

Повышение технической оснащенности. Постоянное внедрение новых технологий и современных информационных систем снижает вероятность ошибок, повышает эффективность процессов и сокращает время проверки и доставки грузов.

Организация сотрудничества между компаниями и таможенными органами. Компании могут обратиться к таможенным органам для уточнения правил, определения необходимой документации и снижения рисков нарушения импортно-экспортных правил. Это также позволит улучшить коммуникацию между компаниями и таможней, сократить время проверок и декларирования грузов и снизить время доставки.

Обучение сотрудников компаний в области таможенных процессов. Императивно производить регулярное обучение сотрудников компаний, работающих с таможенной, не только в области правил и норм, но и в области последних тенденций и изменений в законодательстве.

Использование специализированных услуг по управлению таможенными рисками. При этом компании могут использовать услуги таможенных брокеров и других таможенных агентов, чтобы оптимизировать процессы декларирования и доставки грузов. Сотрудничество с логистическими компаниями. Логистические компании могут предоставлять услуги консультирования по вопросам таможенного декларирования и соответствия таможенным правилам.

Автоматизация таможенных процессов может помочь компаниям сократить время, затрачиваемое на процесс декларирования, минимизировать возможность ошибок и увеличить эффективность процессов в целом. Это может быть достигнуто путем использования информационных технологий в процессе декларирования. Компании могут обратиться к таможенным маклерам или передающим агентам, которые могут помочь с автоматизацией процесса декларирования грузов. Если у компании достаточно ресурсов, то они могут реализовать собственный проект автоматизации таможенного декларирования.

Организация сотрудничества между компаниями и таможенными органами. Сотрудничество между компаниями и таможенными органами заключается в установлении устойчивых и открытых отношений между этими субъектами. Компании могут использовать эту возможность для того, чтобы улучшить коммуникацию с таможенной и получить помощь в декларировании грузов. Это может быть достигнуто путем партнерства с таможенными органами или привлечением работников таможни к работе на конкретных проектах. В результате компании могут значительно сократить время проверки и доставки грузов и повысить качество услуг.

В целом, рекомендации по улучшению управления таможенными услугами направлены на повышение эффективности, снижение рисков и сокращение времени, затрачиваемого на декларирование и доставку товаров. Это позволит компаниям снизить операционные расходы и улучшить свою конкурентоспособность.

Использование электронных документов и транзитных процедур.

Введение электронных документов и транзитных процедур может существенно сократить время, затрачиваемое на таможенные процессы. Это может быть достигнуто путем использования электронных документов в процессе таможенного декларирования и установки специальных систем автоматического обмена данными между компаниями и таможенными органами. Также компании могут использовать транзитные процедуры, которые позволяют перевозить товары через несколько стран, минуя таможенный контроль на границах каждой из них.

Профессиональное обучение и повышение квалификации сотрудников.

Сотрудники, работающие в области таможенного декларирования и логистики, должны постоянно повышать свою квалификацию и что бы лучше понимать технологические изменения и современные требования. Компании могут организовывать курсы обучения и тренинги для своих сотрудников, чтобы улучшить их знания и навыки в области таможенной деятельности, что позволит им быстрее и качественно выполнить таможенные процедуры. Кроме того, обучение сотрудников может помочь компании улучшить управление качеством и производительностью.

Обучение сотрудников, работающих в области таможенного декларирования и логистики, является важным элементом управления качеством услуг компании. Разработка и проведение курсов обучения и тренингов может проходить как внутри компании, так и с использованием внешних образовательных ресурсов.

Особое внимание в обучении сотрудников уделяется следующим аспектам:

Современные технологические изменения в области таможенной деятельности. Сотрудники должны быть в курсе последних изменений в таможенном законодательстве, новых технологиях и инструментах, используемых при таможенных процедурах.

Требования к качеству работы при выполнении таможенных процедур. Сотрудники должны понимать требования и стандарты, предъявляемые к процессу таможенной деятельности и к выполнению таможенных процедур.

Производительность и управление качеством. Обучение сотрудников должно включать в себя методы и техники управления процессами и повышения производительности, чтобы достигать эффективности и качества в работе при выполнении таможенных процедур.

Проведение курсов обучения и тренингов позволяет обеспечить сотрудникам компании достаточный уровень знаний и навыков для эффективного исполнения таможенных процедур, а также повысить качество услуг, оказываемых клиентам. В результате компания может обеспечить свою конкурентоспособность на рынке и повысить уровень удовлетворенности своих клиентов.

Эти рекомендации могут помочь компаниям обеспечить более эффективное управление таможенными услугами и повысить эффективность своей работы. Сокращение времени, затрачиваемого на таможенные процессы, минимизация ошибок и рисков и повышение квалификации сотрудников помогут улучшить качество предоставляемых услуг и увеличить конкурентоспособность компании на рынке.

Разработка и внедрение системы мониторинга таможенных операций.

Разработка и внедрение системы мониторинга таможенных операций позволит компаниям управлять своими таможенными процессами более эффективно и получать полную информацию о ходе выполнения процедур. Это может быть достигнуто путем разработки и внедрения специальной системы мониторинга и контроля за процессом таможенного декларирования. Такая система позволит компаниям реагировать на возникшие проблемы и корректировать процессы в режиме реального времени, что повысит эффективность работы и снизит риски.

Система мониторинга таможенных операций – это комплексное решение, предназначенное для контроля за таможенными процедурами. С ее помощью компании получают полную информацию о ходе выполнения таможенных процедур, имеют возможность мониторить процесс декларирования товаров и вовремя реагировать на возникающие проблемы.

Система обнаруживает сбои в нормальном ходе таможенных операций, своевременно информируя об этом ответственных лиц компании. Таким образом, возможна оперативная реакция на проблему, что

позволяет существенно сократить потери, связанные с задержками в таможенном оформлении товаров.

Кроме того, система мониторинга таможенных операций обладает рядом дополнительных возможностей:

Автоматическая генерация документов, связанных с таможенными процедурами;

Создание базы данных таможенных документов и их хранение в электронном виде;

Отслеживание и контроль своевременности и правильности заполнения таможенных документов;

Создание аналитических отчетов о продуктивном портфеле компании и объемах импорта/экспорта товаров.

Внедрение системы мониторинга таможенных операций позволит компаниям управлять своими таможенными процессами более эффективно, что, в свою очередь, повысит качество услуг, сократит риски и увеличит прибыль.

Создание филиалов и представительств в странах-импортерах.

Создание филиалов и представительств компании в странах-импортерах может существенно упростить и ускорить процесс таможенного декларирования и доставки товаров. Компании, которые часто осуществляют экспорт и импорт товаров, могут создавать свои филиалы и представительства в странах, куда они регулярно поставляют свои товары. Это поможет сократить время выполнения таможенных процедур и увеличить эффективность доставки товаров.

В целом, эти меры могут помочь компаниям повысить эффективность управления таможенными услугами и улучшить производительность. Разработка и внедрение системы мониторинга, создание филиалов и эксперты-аналитики помогут улучшить коммуникацию между компаниями и таможенными органами, сократить время и снизить риски в процессе таможенного декларирования и доставки товаров.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 5

Задание 1. Ответьте на вопросы:

1. Понятие МЦП (международной логистики) и их особенности.
2. Роль и место международной логистики в деятельности компании.
3. Значение МЦП в экономике страны.

4. Факторы и тенденции развития МЦП.
5. Потоки и потоковые процессы международной логистики.
6. Гармонизированная система описания и кодирования товарных потоков в международной логистике.

Задание 2. Решите задачи

Задача 1. Грузооборот склада равен 56 000 т в месяц. Доля товаров, проходящих через участок приемки, – 27 %. Общая стоимость переработки грузов на складе – 860 000 руб. в месяц. На сколько процентов возрастет общая стоимость переработки груза на складе, если удельная стоимость работ на участке приемки увеличится на 14 руб. за тонну?

Задача 2 Грузооборот склада равен 460 000 т в месяц. На участке разгрузки 44 % работ выполняется вручную. Удельная стоимость ручной разгрузки – 70 руб. за тонну. Удельная стоимость механизированной разгрузки – 35 руб. за тонну. На какую сумму снизится совокупная стоимость переработки груза на складе, если весь груз будет разгружаться механизированно?

Задача 3 Грузооборот склада равен 160 000 т в месяц. Через участок комплектования проходит 30 % грузов. Через отправочную экспедицию за месяц проходит 46000 т грузов. Сколько тонн грузов в месяц проходит напрямую из участка хранения на участок погрузки? Примите во внимание, что из участка комплектования в отправочную экспедицию в месяц проходит 16 000 т.

Тема 6. ИННОВАЦИИ В УСЛУГАХ ТАМОЖЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Вопрос 1. Сущность услуг таможенного перевозчика

Эффективный бизнес невозможен без стремления к снижению затрат на реализацию деятельности, значительную долю таких затрат составляют услуги по транспортировке товаров, обеспечению таможенных и налоговых платежей, простои на таможенных границах и пр.

Поиск предпринимателями путей экономии затрат на перевозку нерастаможенных грузов определяет наличие спроса на услуги таможенных перевозчиков. При осуществлении таможенным перевозчиком процедуры таможенного транзита, таможенными органами не требуется обеспечение уплаты таможенных платежей и налогов, что позволяет сократить как финансовые, так и временные издержки владельцев грузов.

Таможенными перевозчиками могут быть оказаны услуги по организации перевозок товаров под таможенным контролем, обеспечению процедуры внутреннего таможенного транзита, страхованию и сопровождению грузов. Современный рынок услуг таможенного перевозчика в РФ является востребованным у предпринимателей, что подтверждается ежегодным ростом числа организаций, включенных в Реестр таможенных перевозчиков.

Таможенный перевозчик представляет собой «транспортную компанию уполномоченную Федеральной таможенной службой для осуществления международных грузовых перевозок при которой иностранные товары перевозятся по таможенной территории ЕАЭС без уплаты таможенных пошлин»¹⁴¹.

В.А. Молькова считает, что таможенные перевозчики - это «аккредитованные транспортные компании, имеющие возможность осуществлять международные грузовые перевозки товаров без уплаты таможенных пошлин и соответственно включенные в Реестр таможенных перевозчиков»¹⁴².

¹⁴¹ Услуги таможенного перевозчика [Электронный ресурс]. URL:<https://bereg-broker.ru/tamozhennye-uslugi/uslugi-tamozhennogo-perevozchika/> (дата обращения: 06.03.2024).

¹⁴² Молькова В.А. Содержание привлечения к административной ответственности за несоблюдение процедуры таможенного транзита // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2021. № 2 (54). С. 183.

Ф.Я. Полонкочева и И.М. Дзангиев считают, что «таможенный перевозчик - это транспортная компания, которая оказывает услуги по перевозке товаров, находящихся под таможенным контролем»¹⁴³.

Согласно ТК ЕАЭС при перевозке экспортно-импортных грузов посредством железнодорожного или трубопроводного транспорта отсутствует необходимость обеспечения дополнительного контроля. Таким образом, необходимость в услугах таможенного перевозчика возникает только в случае перевозки автомобильным, водным и воздушным транспортом.

В.О. Кожевникова и П.А. Паулов отмечают, что «использование услуг таможенного перевозчика является одной из основных мер, предпринимаемые в целях соблюдения законодательства при перевозке грузов под таможенным контролем, т.е. в сфере внешнеэкономической деятельности»¹⁴⁴.

Услуги таможенного перевозчика - это услуги по перевозке товаров, находящихся под контролем таможенных органов, оказываемые юридическими лицами, имеющими статус таможенного перевозчика.

Предоставление услуг таможенными перевозчиками может осуществляться в рамках различных территориальных масштабов.

В зависимости от территориальных масштабов деятельности таможенные перевозчики делятся на три типа¹⁴⁵ (рис. 31).

Транспортные услуги, предоставляемые таможенным перевозчиком, могут выходить за рамки его компетенции, например, транспортировка товаров может происходить не только по территории РФ, но и осуществляться на международном уровне. Услуги по перевозке таможенными перевозчиками могут быть осуществлены с помощью любого вида транспорта.

¹⁴³ Полонкочева Ф.Я., Дзангиев И.М. Взаимоотношения таможенных органов с лицами, осуществляющими внешнеэкономическую деятельность // Заметки ученого. 2021. № 13. С. 504.

¹⁴⁴ Кожевникова В.О. Особенности деятельности таможенного перевозчика // Тенденции развития науки и образования. 2020. № 60-5. С. 59.

¹⁴⁵ Гудкова О.В., Горлова К.Ю., Доманова В.О. Транспортные услуги в области таможенного дела // Актуальные вопросы современной экономики. 2019. № 4. С. 465.



Рис. 31. Типы таможенных перевозчиков

Современная тенденция таможенных перевозчиков - предоставление комплексных услуг в таможенной сфере, которые выражаются в одновременном использовании услуг таможенного представителя и услуг по таможенной перевозке. Сравнительно новое явление для данного рынка услуг - провайдеры услуг по экспресс-доставке, предоставляющие услуги по таможенной перевозке, таможенному оформлению и по временному хранению грузов. Круг предоставляемых экспресс-перевозчиками услуг в настоящее время достаточно широк и включает в себя не только организацию перевозки, но и обеспечение доставки груза «от двери до двери» с соблюдением всех требований таможенного законодательства.

Таможенный перевозчик обладает возможностью перевозить грузы и товары без таможенного сопровождения и предоставлять уплату таможенных пошлин и налогов в отношении товаров из-за рубежа. Другими словами, если простой перевозчик пересекает государственную границу, то на пункте таможенного контроля должен внести залог товаров и транспортных средств, подписывать договор поручительства, либо предоставлять банковскую гарантию на определенные

перевозки груза, в таком случае таможенный перевозчик освобождается от данных действий¹⁴⁶.

Все услуги по перевозке, предоставляемые таможенными перевозчиками, можно разделить на добровольные и обязательные.

Использование услуг таможенного перевозчика на добровольной основе осуществляется заинтересованным лицом при наличии уведомления таможенного органа.

Обязательные услуги таможенного перевозчика используются при условии наличия у должностного лица подозрения о несоблюдении таможенного законодательства. Основываясь на данных о перевозимых товарах, принимая во внимание специфичность таможенной грузоперевозки, должностное лицо берет на себя принятие решения перевозить продукцию на стадии таможенного декларирования таможенного перевозчика.

Обязательные услуги таможенного перевозчика применяются в случае с товарами:

- которые запрещены к импорту/экспорту Российской Федерации при наличии необходимости осуществления перевозки данных товаров между таможенными органами;
- для которых запрещена реализация без лицензии, сертификации или они подлежат надзору со стороны государственных органов.

Основой предоставления услуг таможенного перевозчика является наличие договора между перевозчиком, получателем и отправителем груза.

Если таможенным органом в отношении груза было принято решение о перевозке его таможенным перевозчиком, то такое решение является обязательным к исполнению всеми участниками ВЭД.

Издержки перевозчика, которые возникают при грузоперевозке таможенным перевозчиком, регулируются между отправителем, перевозчиком, получателем и не подлежат возмещению со стороны таможни.

Как отмечает Н.А. Логинова, услуги таможенного перевозчика пользуются стабильным спросом, т.к. предоставляют «возможность перевозок дорогостоящих грузов, значительно превышающую сумму

¹⁴⁶ Житкова Е.С. Основные услуги таможенного представителя и таможенного перевозчика // NovaUm.Ru. 2019. № 17. С. 68.

обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, а также возможность перевозки грузов по всей территории ЕАЭС без решения вопроса по обеспечению соблюдения мер таможенного транзита (уплата таможенных пошлин в отношении иностранных товаров, таможенное сопровождение)»¹⁴⁷.

Услуги таможенного перевозчика пользуются стабильной популярностью, что объясняется желанием участников ВЭД использовать наиболее выгодные схемы перевозок и доставки. Услуги таможенного перевозчика предусматривают перевозку грузов, которые находятся под таможенным контролем. Кроме того, при наличии необходимости таможенные перевозчики могут выступать в качестве декларантов.

Как отмечает Ю.Б. Порошин, «спрос на таможенные услуги не ослабевает, что связано с увеличением внешнеторгового оборота, ростом числа участников ВЭД и их конкуренцией»¹⁴⁸.

Использование услуг таможенных перевозчиков выгодно всем участникам ВЭД. Для таможенных органов это перевозки нерастаможенных грузов со сниженным уровнем риска, для предпринимателей снижение времени и финансов на доставку грузов, находящихся под таможенным контролем.

Таким образом, таможенный перевозчик, представляет собой юридическое лицо, включенное в реестр таможенных перевозчиков РФ, имеющее право осуществлять международные грузовые перевозки товаров без уплаты таможенных пошлин.

Таможенные услуги являются вспомогательными звеньями для внешнеэкономических процессов, которые связаны с экспортно-импортными поставками продукции, сырья, оборудования, технологий, инвестиций или интеллектуальных продуктов. Услуги таможенных перевозчиков становятся все более популярными, в связи с тем, что современные таможенные перевозчики предоставляют целый комплекс услуг, являются гарантом обеспечения таможенного транзита товаров, осуществляют таможенное оформление на таможенной границе, а также быструю и надежную транспортировку товаров. Услуги современных таможенных перевозчиков переросли рамки осуществления

¹⁴⁷ Логинова Н.А. Трансформационный потенциал развития рынка таможенных услуг // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2019. № 2 (70). С. 27.

¹⁴⁸ Порошин Ю.Б. Анализ рынка таможенных услуг // Наука и общество. 2020. № 1 (36). С. 28.

только перевозок, таможенные перевозчики могут осуществлять также функции по декларированию товаров.

Вопрос 2. Правовой статус таможенного перевозчика в РФ

Деятельность таможенных перевозчиков регламентируется главой 56 Таможенного кодекса ЕАЭС (далее ТК ЕАЭС). ТК ЕАЭС понятие таможенного перевозчика не закреплено. В соответствии с Таможенным кодексом таможенного союза, таможенный перевозчик - это «юридическое лицо государства - члена таможенного союза, отвечающее условиям»¹⁴⁹.

Таможенным кодексом РФ понятие таможенного перевозчика было закреплено как «юридическое лицо (предприятие, созданное в соответствии с российским законодательством), получившее в соответствии с действующими нормами лицензию Государственного таможенного комитета»¹⁵⁰.

Исходя из ст. 406 ТК ЕАЭС можно сказать, что таможенный перевозчик – это юридическое лицо, которое осуществляет перевозку и (или) транспортировку груза, который находится под таможенным контролем, в рамках таможенной территории Евразийского экономического союза.

Юридическое лицо признается таможенным перевозчиком при условии включения его в Реестр таможенных перевозчиков. Условия включения юридических лиц в Реестр таможенных перевозчиков перечислены в ст. 407 ТК ЕАЭС:

- реализация деятельности по перевозке грузов в течение 2 лет и более;
- наличие обеспечения обязанностей юридического лица в сфере таможенного дела в размере эквивалентном 200 тысяч евро или в размере, определенном Комиссией;
- разрешение на осуществление перевозок (если требование к такому разрешению установлено законодательством страны ЕАЭС);

¹⁴⁹ Таможенный кодекс таможенного союза. Ст. 18.

¹⁵⁰ Таможенный кодекс Российской Федерации. Ст. 146.

- наличие транспортных средств для перевозки грузов (в том числе грузов под таможенными пломбами и печатями) на правах: собственности, аренды, хозяйственного ведения или оперативного управления;

- отсутствие неисполненных в срок обязанностей по уплате таможенных платежей, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, пеней, процентов;

- соответствие прочим требованиям или условиям, которые могут быть установлены законодательством государства-члена ЕАЭС.

Процедура включения юридического лица в Реестр таможенных перевозчиков включает:

- сбор и подачу пакета документов;

- подачу заявления в таможенный орган с просьбой о включении в реестр, которое также содержит сведения о юридическом лице и позволяет при наличии пакета документов подтвердить соответствие юридического лица предусмотренным условиям включения в Реестр таможенных перевозчиков ЕАЭС;

- предоставление обеспечения обязанностей юридического лица в размере эквивалентном 200 тыс. евро.

В соответствии с Административным регламентом Федеральной таможенной службы по предоставлению государственной услуги по ведению реестра таможенных перевозчиков срок рассмотрения данного заявления о включении в Реестр таможенных перевозчиков установлен в размере до 25 рабочих дней при подаче заявления в электронном виде и до 30 рабочих дней при подаче заявления о включении в Реестр на бумажном носителе.

Если таможенным органом принимается решение о включении юридического лица в Реестр таможенных перевозчиков, то юридическому лицу выдается документ, который подтверждает статус таможенного перевозчика - Свидетельство о включении в реестр таможенных перевозчиков. Форма такого свидетельства установлена Решением Комиссии таможенного союза от 20.05.2010 №260 «О формах таможенных документов».

Срок внесения изменений в выданное Свидетельство составляет не более 15 дней со дня следующего за днем получения такого заявле-

ния. Свидетельство о включении в Реестр выдаётся на бессрочной основе, но ежегодно таможенный перевозчик обязан предоставить подтверждение обеспечения обязанностей юридического лица.

Юридическому лицу может быть отказано в регистрации в качестве таможенного перевозчика при условии, что полученные от лица сведения являются неполными или недостоверными, а также при условии, что юридическое лицо не соответствует тем требованиям, которые установлены для включения лица в Реестр таможенных перевозчиков.

Если юридическому лицу отказано во внесении в Реестр, то таможенным органом осуществляет извещение об этом юридического лица с указанием причин такого отказа.

Ст. 408 ТК ЕАЭС предусмотрены основания исключения из Реестра таможенных перевозчиков:

- неисполнение обязанностей таможенного перевозчика;
- заявление юридического лица об исключении его из Реестра;
- ликвидация или реорганизация юридического лица, являющегося таможенным перевозчиком.

При наличии одного из указанных оснований юридическое лицо исключается из реестра таможенных перевозчиков.

Как отмечает И.А. Ахмадулина «лица, получившие статус таможенного перевозчика, тем самым получают возможность иметь собственный парк транспортных средств, а также постоянные поставки грузов, которые прибывают в морские порты, это означает, что таможенный перевозчик имеет возможность осуществлять не только перевозку своих товаров (заказанных для перевозки лично данному таможенному перевозчику), но и участвовать в перевозке привлеченных товаров других лиц»¹⁵¹.

Таможенные перевозчики обладают определёнными правами, которые являются частью правового статуса таможенного перевозчика (рис. 32).

Как отмечают М.А. Шишко и М.В. Селюков «важнейшим преимуществом статуса таможенного перевозчика является возможность перемещения иностранных товаров по таможенной территории Евразийского экономического союза без применения мер обеспечения

¹⁵¹ Ахмадулина И.А., Калмыкова К.В., Мостовая А.Д., Якупова А.А. Проблема смешения понятий таможенного перевозчика и перевозчика по процедуре МДП // Инновационные научные исследования. 2021. № 3-2 (5). С. 99.

соблюдения таможенного транзита, при том условии, что перевозчиком ежегодно предоставляется единовременное обеспечение на сумму не менее 200 000 евро»¹⁵².

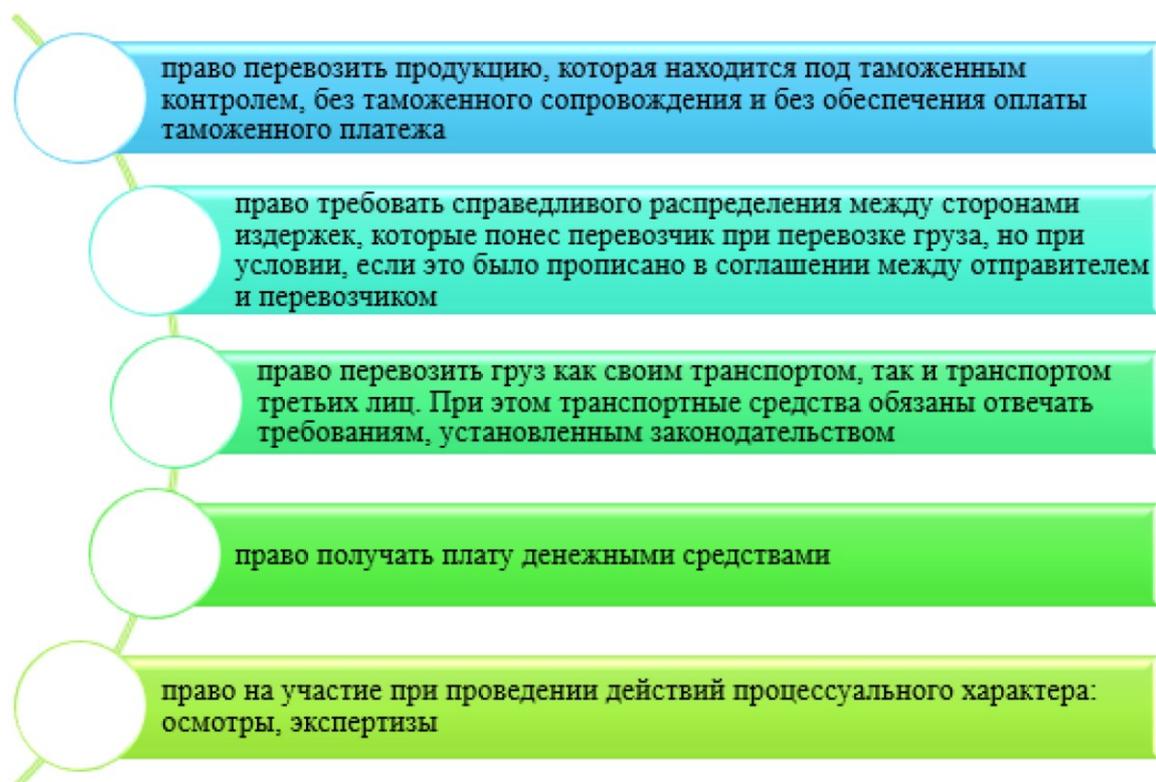


Рис. 32. Права таможенных перевозчиков

Таким образом, правовой статус таможенного перевозчика представляет собой совокупность прав и обязанностей юридического лица, выступающего в качестве таможенного перевозчика. Приобретение статуса таможенного перевозчика осуществляется при включении юридического лица в Реестр таможенных перевозчиков. Для включения в Реестр таможенных перевозчиков юридическое лицо должно соответствовать требованиям установленным в ТК ЕАЭС.

Вопрос 3. Рынок услуг таможенных перевозчиков в Российской Федерации

Институт таможенного перевозчика в Российской Федерации является стремительно развивающимся, преимущества, которые предоставляют своим клиентам таможенные перевозчики, в сравнении с обычными перевозчиками, определяют наличие спроса на предоставляемые ими услуги.

Анализ динамики количества таможенных перевозчиков позволяет сделать вывод о наличии стабильного роста количества зарегистрированных таможенных перевозчиков с 2017 по 2021 г., на 31.12.2021 г. количество действующих таможенных перевозчиков составило 629^{153 154} (рис. 33).

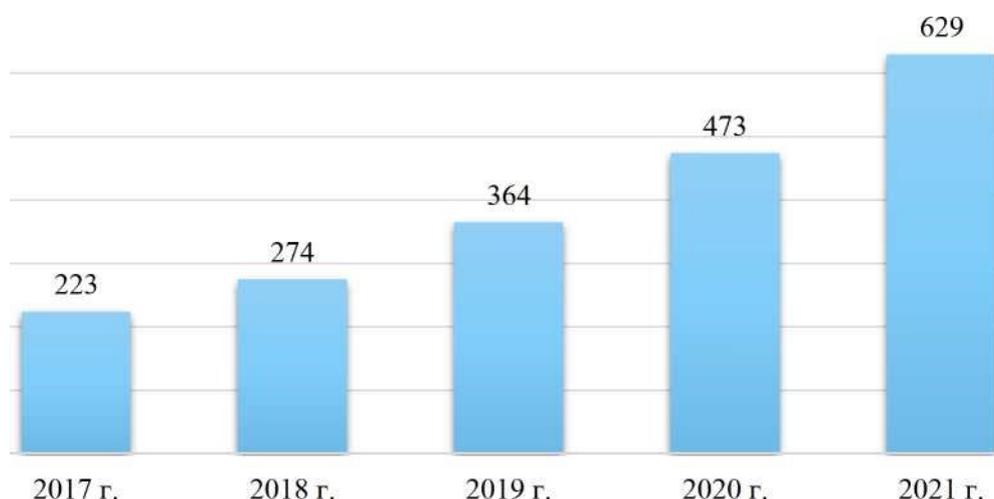


Рис. 33. Динамика численности таможенных перевозчиков в РФ, 2017-2021 гг., шт.

Так в 2018 г. прирост составил 51 перевозчик, в 2019 - 90 перевозчиков, в 2020 г. 109 перевозчиков, в 2021 - 156 перевозчиков, что позволяет сделать вывод о востребованности услуг таможенных перевозчиков. Средний темп прироста количества таможенных перевозчиков в РФ в 2017-2021 гг. составил 22,7 % в год.

¹⁵³ Реестр таможенных перевозчиков РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/servisy-i-reestry-bazy-dannyh> (дата обращения: 16.04.2022).

¹⁵⁴ Составлено автором на основании данных источника: Реестр таможенных перевозчиков РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/servisy-i-reestry-bazy-dannyh> (дата обращения: 16.04.2022).

Анализ распределения таможенных перевозчиков по территории РФ позволяет сделать вывод о серьезном преобладании количества перевозчиков в г. Москва (43 %), г. Санкт-Петербург (24 %) и Московской области (9 %) (рис. 34).

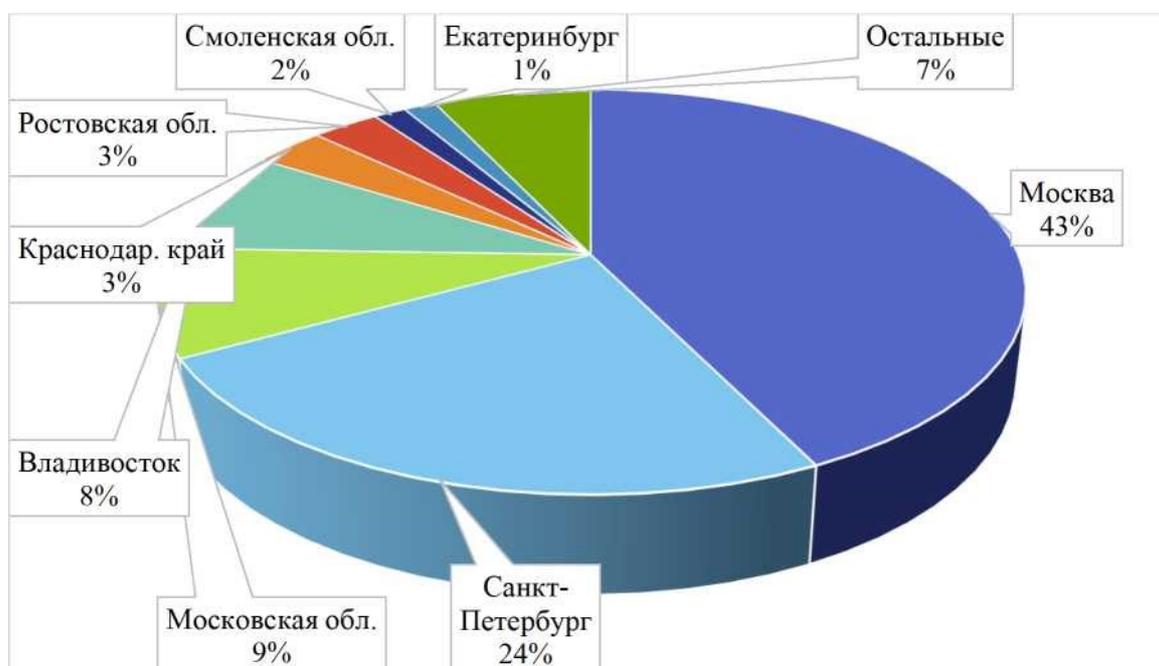


Рис. 34. Структура таможенных перевозчиков в РФ в 2021 г., %

На долю этих территорий приходится более 75 % всех таможенных перевозчиков РФ, в отдельных регионах страны по состоянию на конец 2021 г. таможенные перевозчики отсутствуют. Из представленных данных видно наличие значительной концентрации количества перевозчиков в Центральном Федеральном Округе. Наличие неравномерности распределения зарегистрированных таможенных перевозчиков в Российской Федерации снижает доступность услуг перевозчиков для юридических лиц, работающих в отдаленных регионах страны.

Распределение таможенных перевозчиков по территории РФ в количественном выражении представлено на рис. 35.

Сравнение распределения таможенных перевозчиков по территории РФ в 2017 и 2021 г. позволяет сделать вывод о значительном приросте количества перевозчиков на отдельных территориях.

Так, за последние 5 лет зарегистрировано 209 новых таможенных перевозчиков в Москве, 117 таможенных перевозчиков в Санкт-Петербурге, 31 в Московской области (рис. 36).

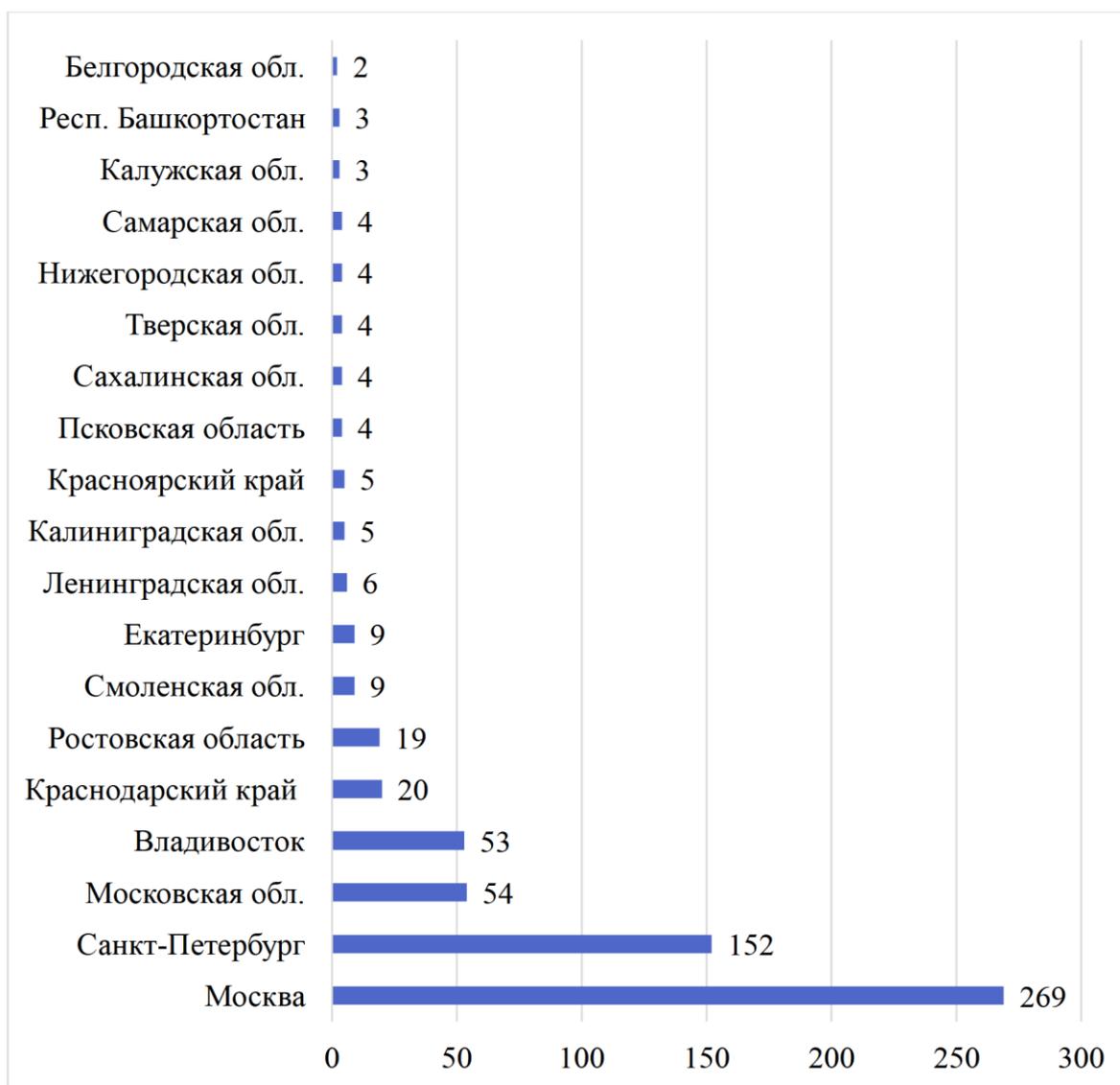


Рис. 35. Распределение таможенных перевозчиков по территории РФ, 2021г., шт.¹⁵⁵

¹⁵⁵ Составлено автором на основании данных Реестра таможенных перевозчиков РФ, представленном, на официальном сайте ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 16.04.2022).

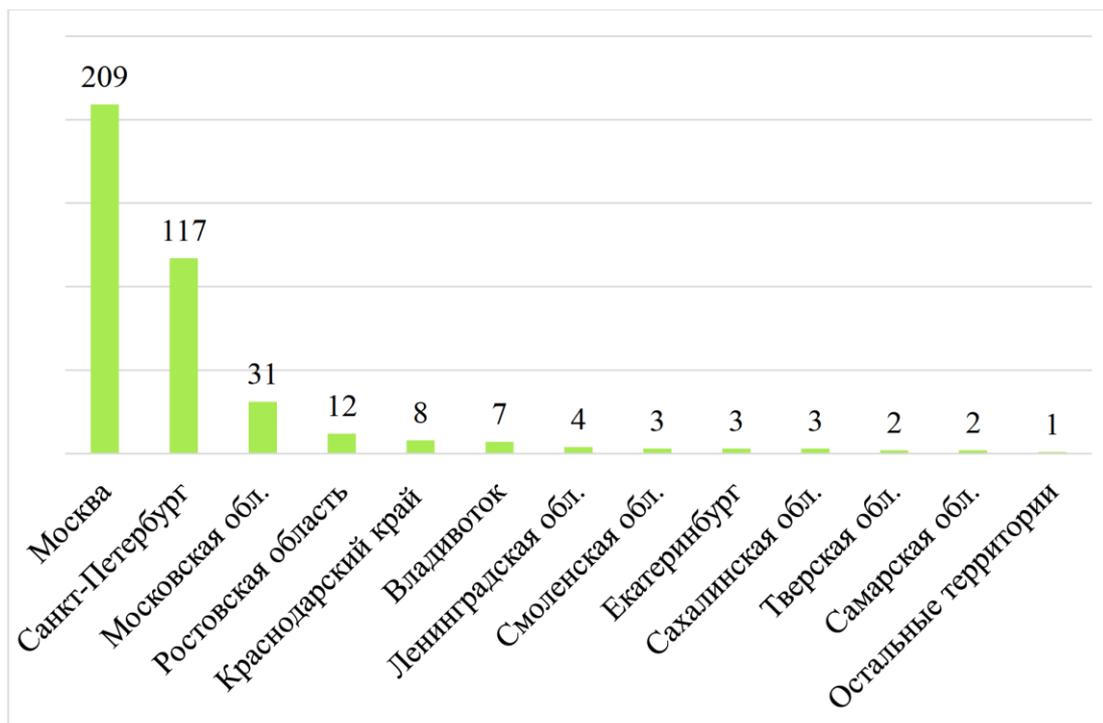


Рис. 36. Прирост количества таможенных перевозчиков в РФ в 2017-2021 гг., шт.

Наибольшее количество таможенных перевозчиков представлено на территории Центрального таможенного управления (54 %), в рамках территории Северо-Западного таможенного управления зарегистрировано 26 % таможенных перевозчиков, в Дальневосточном таможенном управлении – 9 %, Южном – 6 % (рис. 37).

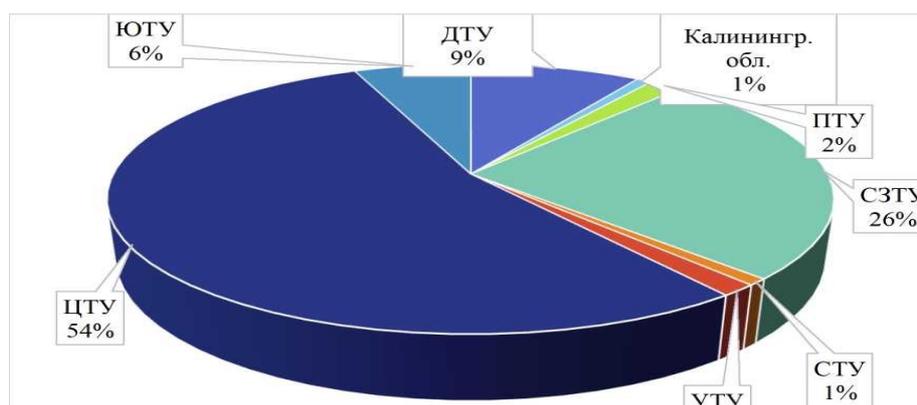


Рис. 37. Распределение таможенных перевозчиков по региональным таможенным управлениям в 2021 г., в %¹⁵⁶

¹⁵⁶ Составлено автором на основании данных Реестра таможенных перевозчиков РФ, представленном, на официальном сайте ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 16.04.2022).

Наличие неравномерности распределения таможенных перевозчиков по различным таможенным управлениям ФТС России негативно сказывается на доступности услуг, предоставляемых таможенными перевозчиками, так на долю Уральского таможенного управления, Северного таможенного управления приходится по 1 % от всех зарегистрированных в РФ таможенных перевозчиков. Использование услуг таможенных перевозчиков, находящихся на значительном удалении от некоторых регионов сопряжено с наличием дополнительных финансовых затрат отправителей и получателей грузов.

В распределении таможенных перевозчиков по типам транспорта преобладают перевозчики, использующие автодорожный транспорт (рис. 38).

На долю автодорожного транспорта приходится 83 % всех перевозчиков, 6 % перевозчиков осуществляют воздушные перевозки, 5 % приходится на долю перевозчиков водным транспортом, по 3 % составляют перевозчики, которые осуществляют перевозки посредством автомобильного и воздушного транспорта, а также автомобильного и водного транспорта.

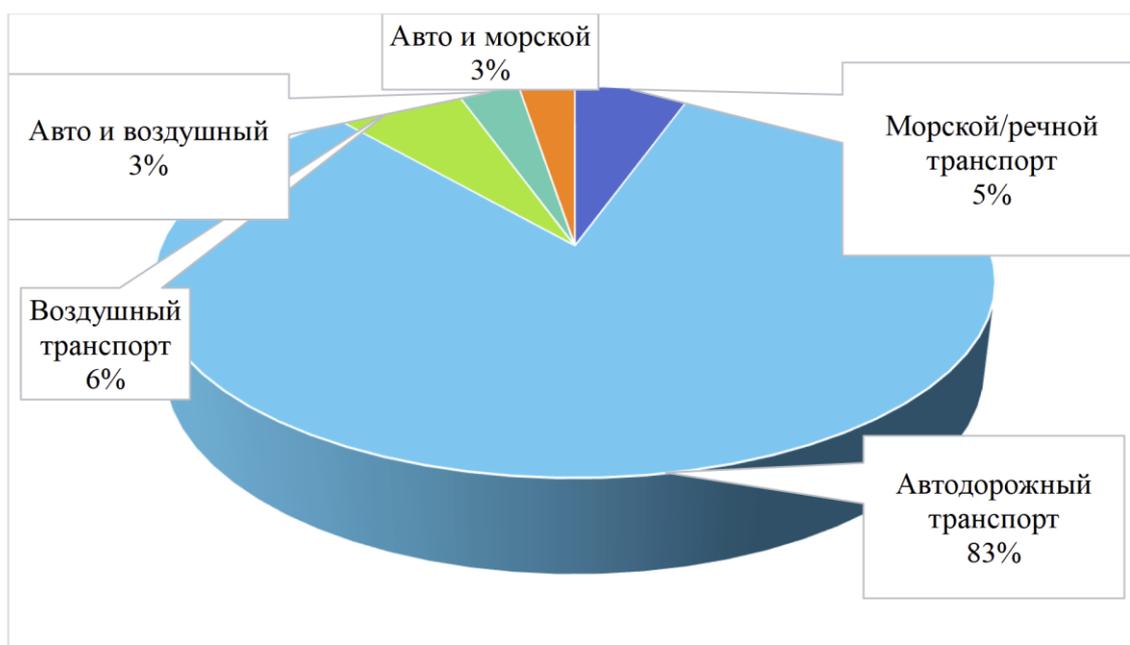


Рис. 38. Распределение таможенных перевозчиков по видам транспорта в 2021 г., %¹⁵⁷

¹⁵⁷ Составлено автором на основании данных Реестра таможенных перевозчиков РФ, представленном, на официальном сайте ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 16.04.2022).

Учитывая стабильно высокие темпы роста количества таможенных перевозчиков в РФ можно говорить о востребованности услуг таможенных перевозчиков.

Услуги таможенных перевозчиков выгодно использовать определенных случаях (рис.39).



Рис. 39. Ситуации, в которых наиболее выгодно использование услуг таможенных перевозчиков

Анализ рынка услуг таможенных перевозчиков позволяет сделать вывод о закрытости ценовой политики таможенных перевозчиков. Изучение сайтов более чем двадцати таможенных перевозчиков позволило сделать вывод о том, что только на двух из них представлена примерная стоимость услуг по перевозке грузов. Сайты остальных таможенных перевозчиков для предоставления информации о стоимости перевозок требуют предоставления документов юридического лица и документации на груз.

Так, на сайте таможенного перевозчика ВДНК, свидетельство № 10000/0363А, представлены данные о стоимости доставки грузов по типовым маршрутам (рис. 40).

Цены на типовые направления ВДНК		
Германия, Бремен	▶ Россия, Москва	2300 €
Германия, Ганновер	▶ Россия, Екатеринбург	3400 €
Чехия, Прага	▶ Россия, Магнитогорск	3500 €
Россия, Екатеринбург	▶ Нидерланды, Роттердам	2000 €
Италия, Милан	▶ Россия, Екатеринбург	4400 €
Швеция, Стокгольм	▶ Россия, Челябинск	3600 €
Польша, Варшава	▶ Россия, Тюмень	3100 €
Швейцария, Цюрих	▶ Россия, Екатеринбург	3600 €
Германия, Мюнхен	▶ Россия, Москва	2400 €

Рис. 40. Стоимость услуг таможенного перевозчика ВДНК

Исходя из сравнения цен на доставку и расстояния, стоимость доставки груза от 88 до 112 Евро за 100 км. Цены приведены за груз массой до 20-22 тонн, объемом до 82 м³.

Для сравнения стоимость доставки по маршруту Бремен-Москва у таможенного перевозчика Берег, Свидетельство ФТС №1068/00 от 03.09.2019 составляет от 2800 Евро или 128 Евро за 100 км, что на 22 % выше цены перевозчика ВДНК.

Отсутствие в открытом доступе цен на услуги перевозки грузов таможенными перевозчиками является негативной тенденцией, так как снижает уровень конкуренции среди перевозчиков, что способствует увеличению стоимости услуг отдельными перевозчиками, а также снижению качества услуг.

Таким образом, на основании анализа современного состояния рынка услуг таможенных перевозчиков можно сделать следующие выводы:

- рынок является стабильно растущим, ежегодно увеличивается количество организаций, зарегистрированных в качестве таможенного перевозчика;

- в распределении таможенных перевозчиков по территории страны присутствует значительное преобладание перевозчиков Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга;

- в центральной части РФ сосредоточена наиболее высокая концентрация таможенных перевозчиков. При этом наблюдается тенденция неравномерного распределения таможенных перевозчиков в РФ, что усложняет доступ к их услугам юридических лиц из отдаленных регионов страны.

- по видам транспорта преобладают таможенные перевозчики, осуществляющие транспортировку грузов посредством автодорожного транспорта.

Вопрос 4. Лишение статуса таможенного перевозчика

Наличие привилегированного положения таможенных перевозчиков определяет пристальное внимание таможенных органов к соблюдению ими норм действующего административного законодательства.

Следует отметить, что в ТК ЕАЭС отсутствует прямая взаимосвязь между привлечением таможенного перевозчика за совершение административного правонарушения к административной ответственности и наличием оснований для исключения его из реестра таможенных перевозчиков. В тоже время совершение отдельных правонарушений таможенными перевозчиками является основаниями исключения их из реестра.

Статистика возбуждения таможенными органами дел об административных правонарушениях показывает наличие неоднозначных тенденций (табл. 22).

Таблица 22- Динамика возбуждения таможенными органами дел об административных правонарушениях в 2017-2021 г.

Наименование показателя	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Возбуждено дел об административных правонарушениях	119 327	143 148	150 968	114 547	138 818
Изменение, +/-	-	23 821	7 820	-36 421	24 271
Прирост, %	-	19,96	5,46	-24,12	21,19

Так, в 2018 г. наблюдается значительный прирост количества возбужденных таможенными органами дел об административных правонарушениях, который составил 19,96 %, в 2019 г. темп прироста снизился, прирост составил 5,46 %.

В 2020 г. количество возбужденных дел об административных правонарушениях снизилось на 24,12 % к уровню 2019 г. что связано с уменьшением объемов грузопотоков в связи с пандемией Covid-19.

Тенденция роста дел об административных правонарушениях возобновилась в 2021 г., но количество возбужденных дел уровня допандемийных значений не достигло¹⁵⁸.

Динамика дел, возбужденных в отношении юридических лиц, осуществляющих грузоперевозки, имеет отличные тенденции от динамики общего количества возбужденных таможенными органами дел об административных правонарушениях. Доля количества дел об административных правонарушениях, возбужденных в отношении юридических лиц, остается стабильно высокой, в среднем более 50 % от общего числа правонарушений (табл. 23).

Таблица 23 - Динамика дел об административных правонарушениях, возбужденных таможенными органами в отношении грузоперевозчиков в 2017-2021 гг.

Наименование показателя	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Возбуждено дел об АП в отношении юридических лиц	62 641	74 781	72 816	64 194	72 730
% от общего числа возбужденных дел об АП	52,50 %	52,20 %	48,20 %	56,00%	52,40%

Так, после роста количества дел в отношении грузоперевозчиков в 2018 г., наблюдается снижение до 2020 г. включительно, в 2021 г. количество дел выросло до уровня 2019 г. (рис. 41).

¹⁵⁸ Показатели правоохранительной деятельности таможенных органов Российской Федерации за 2017-2021 гг. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/activity/pravooxranitel-naya-deyatel-nost-/informacziya-upravleniya-tamozhennyx-rassledovaniy-i-doznaniya> (дата обращения: 16.04.2024).

¹ Составлено автором на основании данных источника: Показатели правоохранительной деятельности таможенных органов Российской Федерации за 2017-2021 гг. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/activity/pravooxranitel-naya-deyatel-nost-/informacziya-upravleniya-tamozhennyx-rassledovaniy-i-doznaniya> (дата обращения: 16.04.2024).

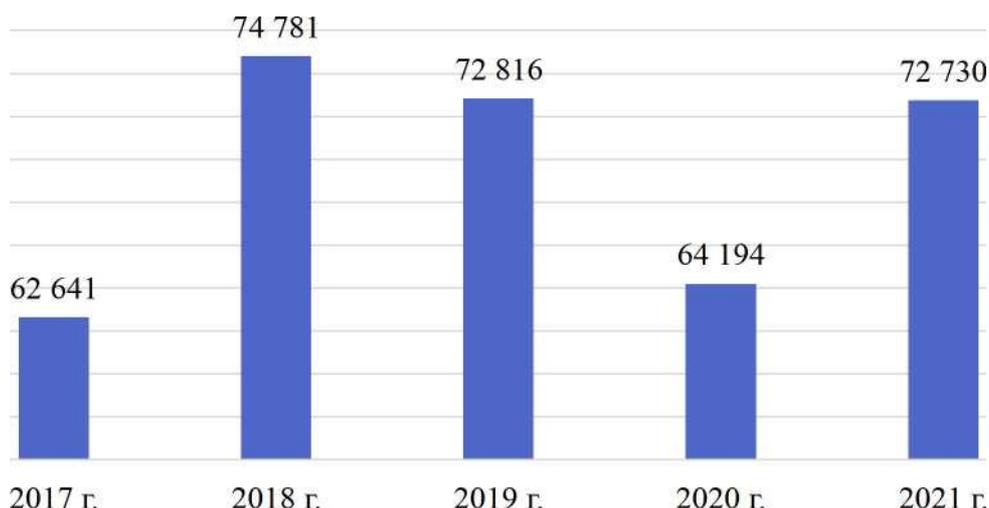


Рис. 41. Динамика количества возбужденных ФТС России дел об административных правонарушениях в отношении грузоперевозчиков, ед.

По результатам рассмотрения дел об АП в отношении виновных лиц принимаются решения о применении мер административной ответственности (Рис. 42).

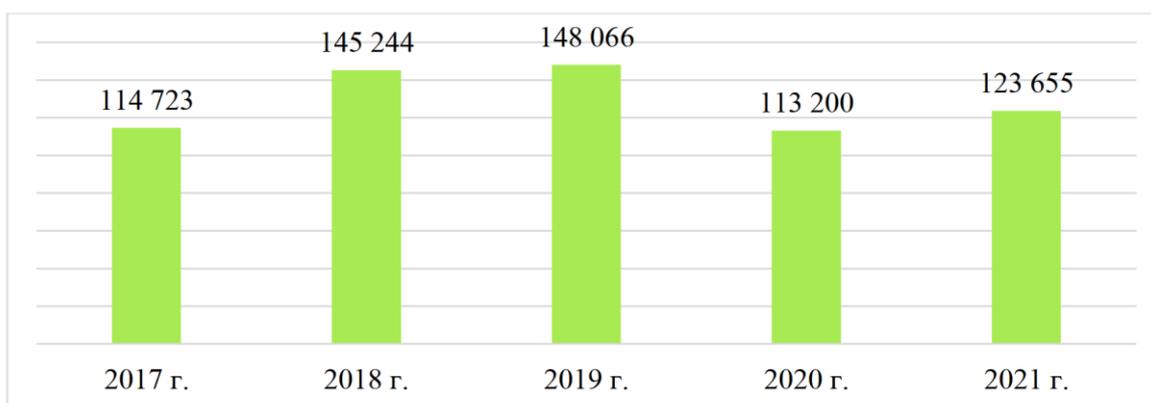


Рис. 42. Динамика вынесенных решений по делам об административных правонарушениях в 2017-2021 гг., ед.¹⁵⁹

В 2017-2019 гг. наблюдается рост количества решений по делам об административных правонарушениях, в 2020 г. количество решений уменьшилось, в 2021 г. рост продолжился.

¹⁵⁹ Составлено автором на основании данных источника: Показатели правоохранительной деятельности таможенных органов Российской Федерации за 2017-2021 гг. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/activity/pravoohranitel-naya-deyatelnost-/informacziya-upravleniya-tamozhennyh-rassledovaniy-i-doznaniya> (дата обращения: 16.04.2024).

Ключевое значение для оценки влияния совершаемых таможенным перевозчиком административных правонарушений на вероятность лишения его соответствующего статуса имеют положения действующего законодательства РФ, а именно Федерального закона «О таможенном регулировании в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 № 289-ФЗ (далее ФЗ «О таможенном регулировании в РФ»).

Совершение таможенными перевозчиками административных правонарушений оказывает влияние на два аспекта:

- включение перевозчика в реестр таможенных перевозчиков;
- исключение таможенного перевозчика из реестра.

Так, в соответствии с подпунктом 6 пункта 1 ст. 407 ТК ЕАЭС в качестве одного из условий включения в реестр таможенных перевозчиков включено «соответствие иным требованиям и соблюдение иных условий, которые устанавливаются законодательством государств-членов».

В тоже время в рамках национального законодательства ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» в ст. 351 предусмотрено дополнительное условие включения лица в реестр таможенных перевозчиков, а именно, «отсутствие фактов привлечения в течение одного года до дня обращения в таможенный орган к административной ответственности за административные правонарушения в области таможенного дела, предусмотренные статьями 16.1, 16.3, 16.5, 16.6, 16.9, 16.10, 16.11, 16.13, 16.14, 16.15, частями 2 и 3 статьи 16.23 и частью 1 статьи 16.24 КоАП РФ». Виды административных правонарушений таможенных перевозчиков представлены в табл. 24.

То есть, исходя из приведенной нормы, совершение таможенным перевозчиком, включенным в реестр таможенных перевозчиков, административного правонарушения не является фактом нарушения условий включения в реестр, т. к. факт отсутствия привлечения к административной ответственности по указанным статьям в течение года до дня обращения о включении в реестр остается неизменным.

Также стоит обратить внимание на отсутствие фактов привлечения юридического лица к административной ответственности по ч. 2 ст. 16.23 КоАП РФ как условие включения в реестр таможенных пере-

возчиков. Указанной нормой предусмотрена административная ответственность для таможенных перевозчиков за незаконное осуществление деятельности в области таможенного дела.

Таблица 24- Виды административных правонарушений таможенных перевозчиков

Статья КоАП РФ	Правонарушение
16.1	Незаконное перемещение через таможенную границу Таможенного союза товаров и (или) транспортных средств международной перевозки
16.3	Несоблюдение запретов и (или) ограничений на ввоз товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза или в Российскую Федерацию и (или) вывоз товаров с таможенной территории ЕАЭС или из Российской Федерации
16.5	Нарушение режима зоны таможенного контроля
16.6	Непринятие мер в случае аварии или действия непреодолимой силы
16.9	Недоставка, выдача (передача) без разрешения таможенного органа либо утрата товаров или недоставка документов на них
16.10	Несоблюдение порядка таможенного транзита
16.11	Уничтожение, удаление, изменение либо замена средств идентификации
16.13	Совершение грузовых или иных операций с товарами, находящимися под таможенным контролем, без разрешения или уведомления таможенного органа
16.14	Нарушение порядка помещения товаров на хранение, порядка их хранения либо порядка совершения с ними операций
16.15	Непредставление в таможенный орган отчетности
16.23 ч. 2.3	Незаконное осуществление деятельности в области таможенного дела
16.24 ч. 1	Незаконные операции с временно ввезенными транспортными сред-

Исключение юридического лица, уже включенного в реестр таможенных перевозчиков из реестра возможно по данной статье только при условии, что основанием включения послужили недействительные документы. Из сказанного следует, что совершенным правонарушением признается в момент осуществления деятельности таможенного перевозчика, но, по сути, правонарушение заключается в действиях, совершенных на стадии включения юридического лица в реестр, то есть в предоставлении недействительных документов в целях включения в таможенный реестр.

ТК ЕАЭС определено, что одним из оснований для исключения таможенного перевозчика из реестра является неисполнение обязанностей по уплате административного штрафа, назначенного юридическому лицу на основании вступивших в законную силу одного и более постановлений по делам об административных правонарушениях, ответственность за которые предусмотрена статьями 16.1, 16.3, 16.5, 16.6, частью 1 статьи 16.9, статьями 16.10, 16.11, 16.13, 16.14, 16.15, частью 3 статьи 16.23, частью 1 статьи 16.24 КоАП РФ, при условии, что срок уплаты штрафа истек.

Ст. 409 ТК ЕАЭС определены обязанности таможенного перевозчика, при условии привлечения таможенного перевозчика к административной ответственности за их несоблюдение, а также неуплате штрафа в установленный срок он исключается из реестра за «несоблюдение условий и требований в рамках процедуры транзита, отсутствие учета товаров в рамках транзита и непредставление отчетности в таможенную службу, неинформирование таможенного органа об изменении сведений о таможенном перевозчике»¹⁶⁰.

Сроки уплаты административного штрафа установлены в ч. 1 ст. 32.2 КоАП РФ и составляют «не позднее шестидесяти дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу».

В статистике ФТС России представлены данные по количеству возбужденных дел по главе 16 КоАП РФ, а также по ст. 16.3 КоАП РФ (табл. 25).

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях возбуждается таможенными органами в связи с нарушениями, предусмотренными главой 16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Стоит отметить, что по количеству возбужденных дел об административных правонарушениях дела по ст. 16.3 КоАП РФ за несоблюдение запретов и ограничений на ввоз / вывоз, стабильно занимают второе место.

Несмотря на то, что таможенные перевозчики воспринимаются как субъекты с пониженным уровнем риска, в практике встречаются

¹⁶⁰ Привлечение к административной ответственности как основание для лишения статуса таможенного перевозчика [Электронный ресурс]. URL: <https://www.urvest.ru/novosti/privlechenie-k-administrativnoj-otvetstvennosti-kak-osnovanie-dlya-lisheniya-statusa-tamozhennogo-perevozchika/> (дата обращения: 16.04.2024).

случаи, когда таможенными перевозчиками сознательно нарушается законодательство РФ.

Таблица 25 - Динамика количества дел об административных правонарушениях, возбужденных ФТС России по гл. 16 КоАП РФ и по ст. 16.3 КоАП РФ в 2017-2021 гг.

Наименование показателя	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Возбуждено дел по гл. 16 КоАП РФ, ед.	74 432	73 464	87 020	63 642	81 791
Изменение количества дел по гл. 16 КоАП РФ, +/-	-	-968	13 556	-23 378	18 149
Возбуждено дел по ст. 16.3 КоАП РФ, ед.	15 581	14 026	19 022	10 692	13 273
Доля дел по 16,3 от дел по гл. 16 КоАП РФ, %	20,93 %	19,0 9%	21,86 %	16,80 %	16,23 %

Так, в 2020 г. должностными лицами Главного управления по борьбе с контрабандой ФТС России совместно с Московской областной таможней были изъяты более 20 тонн груш польского происхождения, которые перевозились под видом промышленной химии. Схема поставок санкционных товаров была организована таможенным перевозчиком. Применялась схема двойной подмены груза: товары различной номенклатуры, ввезенные в ЕАЭС через территорию Республики Беларусь, помещались под процедуру таможенного транзита с доставкой до одного из российских таможенных постов. В пути такую продукцию - находящуюся под таможенным контролем - перегружали в другое транспортное средство, которое следовало в Россию по поддельным транспортным накладным в рамках взаимной торговли со странами ЕАЭС. Возбуждены и расследуются дела об административных правонарушениях по фактам нарушения целостности таможенных пломб, совершения незаконных операций с находящимся под таможенным контролем грузом, нарушения процедуры таможенного транзита¹⁶¹.

¹⁶¹ Российские таможенники раскрыли необычную схему ввоза санкционной продукции, в Подмоскowie задержано 20 тонн польских груш [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/262434> (дата обращения: 16.04.2022).

Таким образом, на основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что наличие фактов привлечения таможенного перевозчика к административной ответственности, в том числе и неоднократных фактов, не является основанием для исключения юридического лица их реестра таможенных перевозчиков, кроме случаев неуплаты им административного штрафа в течение 60 дней после вступления в силу постановления.

Проведенный анализ данных по делам об административных правонарушениях, возбуждаемых должностными лицами таможенных органов позволяет отметить наличие стабильно высокого количества совершаемых правонарушений, привлечений к ответственности правонарушителей. Уменьшение количества, совершаемых перевозчиками правонарушений в отдельные периоды связано с уменьшением грузопотоков, в частности ограничением поставок во время пандемии Covid-19.

Вопрос 5. Проблемы деятельности таможенных перевозчиков в Российской Федерации

Анализ деятельности таможенных перевозчиков в Российской Федерации позволяет отметить наличие проблем, которые способствуют замедлению развития рынка таможенных перевозок в стране. К числу таких проблем можно отнести:

1. Проблема разного законодательного регулирования в странах- участницах ЕАЭС. Так, несмотря на наличие единых законодательных норм, предусмотренных ТК ЕАЭС, фактически в рамках национального законодательства странами-участницами ЕАЭС могут быть установлены собственные правила осмотра транспорта и грузов в зоне таможенного контроля и правила перемещения лиц и товаров через границу таможенной территории.

В частности, для российских таможенных перевозчиков установлены требования по страхованию деятельности, но подобные положения не предусмотрены в Республике Казахстан и в Армении, при этом в Республике Беларусь предусмотрено требование о банковской гарантии.

Так, таможенные перевозчики при осуществлении своей деятельности должны учитывать эти различия, а также нормы, предусмотренные законодательством ЕАЭС, что делает более сложным деятельность таможенных перевозчиков при реализации международных перевозок. Сложность соблюдения различных требований, предусмотренных нормами национальных законодательств стран-участниц ЕАЭС порождает совершение дополнительных правонарушений перевозчиками.

Как отмечают А.И. Гончаров и А.О. Иншакова, «отсутствие единообразия в этой области не позволяет выработать единый механизм перемещения товаров и лиц через таможенную границу, что генерирует противоречия между таможенными органами стран ЕАЭС»¹⁶².

Кроме того, вопросы включения в реестры таможенных перевозчиков, их исключения, а также условия, при которых организация может быть включена в реестр регулируются национальными законодательствами стран-участниц ЕАЭС. Такая ситуация порождает наличие разных требований к перевозчикам, функционирующих в рамках единого таможенного пространства.

2. В качестве еще одной проблемы можно выделить наличие очередей на автомобильных контрольно-пропускных пунктах через государственную границу. Данная проблема связана с одной стороны с недостаточной пропускной способностью отдельных пунктов пропуска через государственную границу, а с другой стороны с беспрецедентным санкционным давлением на РФ в 2022 г. Европейский союз в рамках санкций ввел 8 апреля 2022 года запрет на въезд российских и белорусских автомобилей, по данным ФТС «пока санкции не распространяются на авто доставку фармацевтической, медицинской, пищевой и сельскохозяйственной продукции, в том числе пшеницы, а также энергоносителей, цветных металлов и удобрений»¹⁶³.

Так, по данным на конец мая 2022 г. проблемы пропуска перевозчиков наблюдаются на разных пунктах пропуска, больше всего страдают перевозчики непродовольственных товаров. Например, недалеко

¹⁶² Гончаров А.И., Иншакова А.О. Развитие цифровых технологий таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности на пространстве ЕАЭС // Право и управление. XXI век. 2021. Т. 17. № 2 (59). С. 23-32.

¹⁶³ ЕС ограничил въезд фур с российскими и белорусскими номерами - комментарий ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/prensa-o-nas/document/335321> (дата обращения: 27.05.2024).

от Владикавказа перед пропуском через пункт «Верхний Ларс» очередь из автомобилей составляет более 3 тыс. фур. Должностными лицами таможенных органов в первую очередь пропускаются автомобили, осуществляющие перевозки продовольственных товаров. Для остальных очередь может продлиться в 30-40 дней. Причинами скопления такого значительного количества автомобилей на данном пункте пропуска стал пятый пакет санкций, запрещающий въезд российским и белорусским автомобилям в Евросоюз¹⁶⁴.

Аналогичная ситуация и на других пунктах пропуска, так, очередь из большегрузов в пунктах пропуска через в Псковской области более 400 автомобилей на границе Российской Федерации и Эстонии. Схожая ситуация на российско-латвийской границе, пункт пропуска «Бурачки» очередь составляет более 60 грузовых автомобилей¹⁶⁵.

Наличие длительных очередей через пункты пропуска влечет за собой появление дополнительных транспортных издержек, которые ежедневно несут таможенные перевозчики. Стоимость одного дня простоя в среднем составляет около 15 тысяч рублей, при этом цена перевозки груза согласуется с клиентом до начала перевозки, а при наличии длительных простоев перевозчики работают в убыток.

3. Недостаточная пропускная способность части пунктов пропуска через государственную границу. Причем, пункты пропуска в РФ имеют неравномерную загрузку, так загрузка некоторых пунктов пропуска в настоящее время находится на уровне 40 %, а других на уровне более 150 % фактической пропускной способности¹⁶⁶.

А.В. Шарощенко также отмечает проблему несоответствия фактической загрузки пунктов пропуска через государственную границу и запланированных мощностей¹⁶⁷. Вопросы модернизации пунктов про-

¹⁶⁴ Грузовики выстроились в очередь [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5369205> (дата обращения: 27.05.2024).

¹⁶⁵ Сотни большегрузов образовали очередь на эстонско-российской границе [Электронный ресурс]. URL: <https://lenta.ru/news/2022/05/22/traffic/> (дата обращения: 27.05.2024).

¹⁶⁶ Платохин А.А. Отсутствие прямого сопряжения полос движения в автомобильных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации с полосами движения сопредельного пункта пропуска как негативный фактор, влияющий на пропускную способность пунктов пропуска // Вестник евразийской науки. 2021. Т. 13. № 4. С. 10.

¹⁶⁷ Шарощенко И.В. Состояние пунктов пропуска Дальнего Востока России как условие развития экономики региона // Фундаментальные исследования. 2020. № 8. С. 86.

пуска через государственную границу являются актуальными несколько лет. Несмотря на наличие проектов по модернизации, реконструкции пунктов пропуска, кардинально ситуация не изменилась.

4. Чрезмерно высокие тарифы складов временного хранения, которые находятся вблизи пунктов пропуска. Так, например, при наличии необходимости у перевозчика к погрузке/ выгрузке товаров при проведении таможенного досмотра, перевозчики вынуждены обращаться к услугам складов временного хранения. При этом стоимость услуг складов временного хранения, расположенных в непосредственной близости от пунктов пропуска, может составлять 50-70 тысяч рублей¹⁶⁸.

Отсутствие регулирования ценообразования услуг складов временного хранения (далее СВХ), располагающихся вблизи пунктов пропуска ведет к неконтролируемому росту цен, установлению отдельными владельцами СВХ чрезмерно завышенных цен. Таможенные перевозчики, в свою очередь вынуждены соглашаться ценами услуг СВХ, в результате значительно увеличивая собственные издержки на доставку грузов.

5. Проблемы, связанные с использованием электронных навигационных пломб. Так, в настоящее время Российской Федерации предусмотрено использование электронных навигационных пломб для автомобильного и железнодорожного транспорта, осуществляющего транзитные перевозки санкционных товаров¹⁶⁹. В рамках ЕАЭС 19.04.2022 г. было подписано «Соглашение от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок», которое в настоящее время не действует.

Практика использования навигационных пломб положительно зарекомендовала себя на опыте зарубежных стран, таких как Индия, Перу и страны Восточной Африки. Внедрение таких пломб способствует отслеживанию перемещения грузов в режиме реального времени, контролю сохранности пломбы и соответственно груза¹⁷⁰.

¹⁶⁸ Бизнес vs таможенное регулирование: восемь системных проблем и один успех [Электронный ресурс]. URL: <https://customsforum.ru/news/big/biznes-vs-tamozhennoe-regulirovanie-vosem-sistemnykh-problem-i-odin-uspek-554184.html> (дата обращения: 27.05.2024).

¹⁷⁰ Исмагилова Э.М., Афонин Д.Н. Электронные запорно-пломбировочные устройства как новая реальность в таможенном контроле // Бюллетень инновационных технологий.

Кроме того, использование электронных навигационных пломб позволит значительно сократить время доставки грузов, повысить безопасность грузов при транспортировке, снизить количество нарушений таможенного законодательства, а также сократить влияние человеческого фактора при проведении проверок, минимизировать бумажный документооборот¹⁷¹.

Использование электронных навигационных пломб для целей транзитных автоперевозок санкционных товаров безусловно является позитивным решением как для самих таможенных перевозчиков, так и для их клиентов. В тоже время, анализ данных о перечне пунктов пропуска, в которых осуществляется наложение и снятие таких пломб позволяет отметить, что в настоящее время на территории РФ из 109 функционирующих пунктов пропуска через государственную границу¹⁷² только 20 пунктов пропуска имеют соответствующие возможности¹⁷³.

То есть фактически в настоящее время только 18,5 % всех действующих в РФ пунктов пропуска через государственную границу обладает необходимыми техническими возможностями и правами по наложению и снятию электронных навигационных пломб. Такая ситуация негативным образом отражается на возможностях таможенных перевозчиков по выбору наиболее оптимального маршрута доставки транзитных санкционных грузов.

6. Проблема необходимости дублирования электронного и бумажного документооборота. Несмотря на внедрение в деятельность таможенных органов электронных цифровых технологий, проблема необходимости бумажного документооборота остается актуальной. В 2021 г. в целях решения проблемы бумажного документооборота Евразийским межправительственным советом была утверждена Концепция развития электронного документооборота в морских пунктах

2021. Т. 5. № 4 (20). С. 23.

¹⁷¹ Акопян И.Э. Дерягин О.В. Инновационное развитие таможенного контроля: электронное пломбирование // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2018. Т. 3. № 4 (14). С. 480.

¹⁷² Перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации (по состоянию на 20.05.2022) [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/> (дата обращения: 20.05.2024).

¹⁷³ Перечень пунктов пропуска через госграницу, где осуществляется наложение и снятие электронных пломб [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/10620> (дата обращения: 27.05.2024).

пропуска государств ЕАЭС¹⁷⁴. Так, несмотря на наличие предварительного информирования возможного в электронном виде¹⁷⁵, необходимость дублирования информации на бумажных носителях в настоящее время сохраняется. Так, наличие бумажного документооборота увеличивает издержки перевозчиков, время на доставку товаров.

Отсутствие законодательного регламентирования перехода на исключительно электронный документооборот, а также недостаточная эффективность информационного взаимодействия всех участников ВЭД способствуют сохранению формата бумажного документооборота.

7. Проблема чрезмерно высокого размера ответственности, предусмотренной для таможенных перевозчиков за совершение мало-значительных правонарушений. Так, например, по прибытии на таможенную территорию ЕАЭС перевозчик может быть привлечен к административной ответственности по ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ за «незначительное расхождение в фактическом весе брутто товара по сравнению со сведениями, указанными в сопроводительных документах»¹⁷⁶.

При этом как отмечает уполномоченный по правам предпринимателей «перевозчики не наделены правом вскрытия тары и упаковки с целью проверки веса груза, возбуждение административного производства в этом случае приводит к необоснованному изъятию части перемещаемых товаров, сложности и дополнительным издержкам по его дальнейшему оформлению и доставке»¹⁷⁷. Сумма штрафа, применяемого к юридическому лицу в данном случае, в соответствии с ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ составляет от 50 до 100 тыс. рублей.

¹⁷⁴ ЕАЭС запустит электронный оборот документов в морских портах [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/05-02-2021-02.aspx> (дата обращения: 27.05.2024).

¹⁷⁵ Решение Коллегии ЕЭК от 17.04.2018 № 56 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом».

¹⁷⁶ Ответственность международных перевозчиков за расхождение в фактическом весе и сведениях [Электронный ресурс]. URL: <https://customsforum.ru/news/big/biznes-vs-tamozhennoe-regulirovanie-vosem-sistemnykh-problem-i-odin-uspekh-554184.html> (дата обращения: 27.05.2024).

¹⁷⁷ Доклад уполномоченного по правам предпринимателей при президенте РФ за 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: http://doklad.ombudsmanbiz.ru/doklad_2020.html (дата обращения: 27.05.2024).

Таким образом, на основании проведенного анализа выявлены проблемы деятельности таможенных перевозчиков в РФ, в целях повышения эффективности деятельности таможенных перевозчиков, развития рынка услуг таможенных перевозок необходимо предложить рекомендации по устранению выявленных проблем.

Вопрос 6. Эффективность деятельности таможенных перевозчиков в Российской Федерации

Тенденции развития экономики свидетельствуют о постоянном расширении производственно-хозяйственных связей и международной экономической кооперации. В связи с этим одним из приоритетных направлений в развитии внешнеэкономических связей являются интеграционные процессы, что обуславливает создание условий для свободного перемещения товаров, услуг, капиталов, рабочей силы.

Происходящие процессы сопровождаются постоянным ростом потоков международного транзита, увеличением объемов грузоперевозок. В тоже время проведенное изучение деятельности таможенных перевозчиков в РФ выявило наличие следующих проблем:

- проблема разного законодательного регулирования в странах-участницах ЕАЭС;
- наличие очередей на автомобильных контрольно-пропускных пунктах через государственную границу в связи с санкциями в отношении российских перевозчиков;
- недостаточная пропускная способность части пунктов пропуска через государственную границу;
- чрезмерно высокие тарифы складов временного хранения, которые находятся вблизи пунктов пропуска;
- проблемы, связанные с использованием электронных навигационных пломб, в том числе недостаточное количество автомобильных пунктов пропуска, оснащенных возможностями наложения и снятия электронных навигационных пломб;
- проблема необходимости дублирования электронного и бумажного документооборота, что влечет к увеличению времени доставки и стоимости доставки грузов;

- проблема чрезмерно высокого размера ответственности, предусмотренной для таможенных перевозчиков за совершение мало-значительных правонарушений.

В целях совершенствования рынка услуг таможенных перевозчиков в РФ, повышения эффективности их деятельности необходимо предложить реализацию рекомендаций:

1. В целях решения проблемы наличия разночтений в законодательстве стран-участниц ЕАЭС в части осмотра транспорта и грузов в зоне таможенного контроля и правила перемещения лиц и товаров через границу таможенной территории, а также правил и условий включения юридических лиц в реестр таможенных перевозчиков необходимо привести к единообразию нормы национальных законодательств стран-участниц ЕАЭС, регулирующих указанные вопросы. Необходимо также установить единые требования к включению перевозчиков в реестр таможенных перевозчиков в странах-участницах ЕАЭС.

2. Проблема санкций в отношении российских перевозчиков в части запрета им въезда на территории стран Европейского союза в настоящее время частично решена наличием контрсанкций, введенных в зеркально в отношении перевозчиков из стран Европейского союза. Полагаем, что со временем данные санкционные угрозы должны исчезнуть, так как наличие санкций и контрсанкций в отношении перевозчиков негативным образом отражается на всех участниках экономических отношений.

3. Для решения проблемы низкой пропускной способности пунктов пропуска необходимо разработать и реализовать меры по повышению технической оснащенности и увеличению пропускной способности пунктов пропуска. Реализацию данных мер необходимо проводить на основе тщательного анализа реальной загрузки пунктов пропуска, а начать модернизацию следует с наиболее проблемных пунктов пропуска. Для решения данной проблемы и повышения пропускной способности пунктов пропуска необходимо:

- провести анализ проблем оснащенности наиболее загруженных пунктов пропуска;
- определить необходимые меры по повышению пропускной способности, а также временные и финансовые затраты на их реализацию;

- разработать и реализовать проекты по модернизации с учетом необходимости первоочередной модернизации наиболее проблемных пунктов пропуска через государственную границу.

4. В целях решения проблемы завышенных размеров оплаты услуг складов временного хранения, находящихся в непосредственной близости от пунктов пропуска необходимо определить и законодательно закрепить тарифы на услуги складов временного хранения.

Учитывая монополизм некоторых складов временного хранения, данная сфера околотаможенной инфраструктуры нуждается в законодательном регулировании ценовой политики, что позволит избежать чрезмерных издержек перевозчиков.

Полагаем, что было бы логичным, для данных целей провести мониторинг услуг складов временного хранения на всей территории РФ и установить законодательное ограничение стоимости услуг на уровне не более 20 % среднерыночной стоимости услуг СВХ на территории РФ с возможностью ежегодного повышения на уровень инфляции.

5. В целях решения проблем связанных с внедрением электронных пломб, а именно недостаточной оснащенности пунктов пропуска в РФ техническими возможностями по наложению и снятию электронных навигационных пломб, необходимо провести работу по поставкам необходимого оборудования на все действующих автомобильных пунктах пропуска через государственную границу.

Также следует отметить, что при переводе всех международных перевозок на использование электронных навигационных пломб необходимо решить все вопросы, связанные с их применением. Например, к числу таких вопросов стоит отнести проблему возможности повреждения пломбы не по вине перевозчика.

6. Для решения проблемы дублирования электронного и бумажного документооборота, которая влечет за собой увеличение временных затрат на прохождение перевозчиками таможенного контроля, необходимо разработать и законодательно закрепить проект полного перехода на электронный (безбумажный документооборот). При этом необходимо будет решить проблемы недостаточной эффективности существующего между государственными органами информационного обмена.

Безусловно, что введение предварительного информирования о прибытии товаров на территорию ЕАЭС позволяет таможенным органам ускорить совершение таможенных операций и оптимизировать проведение таможенного контроля.

Как отмечает А.С. Назарова, «реализация предварительного информирования о прибытии товаров на территорию ЕАЭС используется таможенными органами для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля». Однако его сочетание с дублированием бумажной документацией, снижает положительный эффект.

Развитие электронного документооборота и отказ от документов на бумажных носителях будет способствовать снижению временных и финансовых издержек как таможенных перевозчиков, так и должностных лиц ФТС.

Полноценное использование исключительно электронного документооборота позволит улучшить качество транспортных услуг, предоставляемых таможенными перевозчиками.

По мнению Е.А. Малышева, «внедрение цифровых технологий является выгодным для всех: для бизнеса это понятные, прогнозируемые и простые требования, ускоренное прохождение контроля, для государства - эффективная структура, обеспечивающая безопасность внутреннего рынка и способствующая развитию внешнеэкономической деятельности».

7. Для решения проблемы чрезмерно высокой ответственности перевозчиков за совершение малозначительных правонарушений по ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ необходимо законодательно закрепить размер нарушения, при котором ответственность к перевозчикам применяться не будет.

Полагаем, что в качестве малозначительного размера правонарушения необходимо установить расхождение до 5 % от заявленного в документации.

Необходимо внести в п. 29 примечания к главе 16 КоАП РФ и изложить его в следующей редакции: «Вопрос о том, значительно ли несоответствие между количеством фактически перемещаемого товара и количеством, указанным в товаросопроводительных документах,

определяется на основании соотнесения размера несоответствия фактическим размерам груза, причем такое несоответствие должно быть больше 5 %».

Итак, предложенные рекомендации позволят решить выявленные проблемы, схематично проблемы и предлагаемые решения представлены на рис. 43.



Рис. 43. Проблемы таможенных перевозчиков и предложенные решения

Таким образом, выполнение предложенных рекомендаций будет способствовать повышению эффективности деятельности таможенных перевозчиков в РФ за счет:

- совершенствования действующего законодательства;
- модернизации и повышению уровня технической оснащенности пунктов пропуска;
- уменьшению завышенных издержек таможенных перевозчиков на использование услуг СВХ;
- снижению временных и финансовых издержек на доставку грузов.

Внедрение предложенных рекомендаций позволит повысить эффективность работы таможенных перевозчиков в РФ, будет способствовать развитию рынка услуг таможенных перевозок.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 6

Задание 1. Ответьте на вопросы:

1. Что относится к объектам таможенного контроля.
2. Что может быть объектом таможенного контроля при проведении таможенного наблюдения.
3. Дайте определение форме таможенного контроля таможенное наблюдения.

Задание 2. Решите ситуационную задачу

1. Ознакомиться и составить перечень основных признаков визуально обнаруживаемых признаков технологической защиты банкнот и документов и способов их обнаружения в отраженном, проходящем свете, под воздействием ультрафиолетового излучения.
2. Изучить физические принципы и методы, используемые для решения задач оперативной диагностики различных видов потенциальных предметов таможенных правонарушений.
3. Изучить номенклатуру, классификационные признаки и составить перечень критериев классификации драгоценных металлов, установленных в РФ.
4. Изучить номенклатуру, классификационные признаки и составить перечень критериев классификации драгоценных 59 камней, установленных в РФ.
5. Изучить описание и составить перечень внешних признаков наркотических веществ, наиболее часто перемещаемых через таможенную границу (героин, опий, растительное сырье).
6. Рассмотреть сущность метода цветowych реакций для диагностики наркотических веществ экспресс-тестами

Тема 7. ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ ТРАНЗИТА ТОВАРОВ

Вопрос 1. Сущность, условия применения и порядок совершения таможенной процедуры таможенного транзита

Таможенная процедура таможенного транзита - таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру¹⁷⁸. Ранее все операции, совершаемые в рамках данной таможенной процедуры, делили на внутренний таможенный транзит, которых характеризовался как перемещение товаров между внутренними таможнями одного государства, и международный таможенный транзит, обозначающий транзитное перемещение грузов через государство. Но как в предыдущем таможенном кодексе ТК ТС и ныне действующем ТК ЕАЭС подобного деления уже нет.

Код таможенной процедуры таможенный транзит - ЭК 80 или ИМ 80, который указывается при заполнении 1 графы таможенной декларации юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем.

Таможенная процедура таможенного транзита товаров применяется при перевозке товаров:

- 1) От таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия;
- 2) От таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа;
- 3) От внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия;
- 4) От одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа;
- 5) Между таможенными органами через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем.

¹⁷⁸ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 142.

Таможенное оформление иностранных товаров под таможенной процедурой таможенного транзита осуществляется путем подачи таможенной декларации в орган прибытия и завершение ее действия в момент доставки груза на таможенный пункт места убытия. Это и есть таможенная операция помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита. Процедура подачи таможенной декларации называется таможенным декларированием. Декларант подает заявление в таможенный орган, в котором сообщает сведения о себе, о своем статусе как участнике внешнеэкономической деятельности, информирует о типе перемещаемого товара и официально заверяет, что он не запрещен к ввозу на территорию Союза. Также в декларации указывается информация о весе, количестве, таможенной стоимости ввозимого товара, таможенной процедуре, начисленных таможенных платежах, сведения о преференциях и льготах, т.е. предоставляется вся информация, необходимая для выпуска товаров под заявленной таможенной процедурой.

Декларантом таможенной процедуры таможенного транзита, то есть лицом, подающим декларацию, может быть любой участник внешнеэкономической деятельности: физическое или юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, таможенный представитель, собственник груза, экспедитор, транспортная компания и некоторые другие участники ВЭД.

Согласно ст. 142 ТК ЕАЭС, под таможенную процедуру таможенного транзита не помещаются:

- Товары, находящиеся на борту воздушного судна, совершившее промежуточную, вынужденную или техническую посадку на территории государства-члена ТС, только при условии, что перемещаемые товары не были выгружены из самолета;

- Товары, прибывшие на территорию ТС и покинувшие ее через один и тот же пункт пропуска на государственной границе;

- Товары, перемещаемые по линиям электропередачи.

Рассмотрим особенности данной нам процедуры. Главная особенность процедуры таможенный транзит заключается в том, что перемещаемые товары не облагаются налогами, а также таможенными пошлинами, специальными, антидемпинговыми или компенсацион-

ными. Но при этом декларант обязательно должен предоставить в таможенный орган в месте прибытия груза документы, подтверждающие обеспечение уплаты таможенных платежей, а именно:

- Ввозных таможенных пошлин;
- Налогов;
- Специальных антидемпинговых и компенсационных пошлин;
- Акциза.

Обеспечением уплаты таможенных платежей могут служить:

- Поручительство;
- Денежный залог;
- Банковская гарантия;
- Залог имущества.

Поручителями, то есть теми, кто в случае чего готов возместить государству ущерб, могут быть организации, заключившие с Федеральной таможенной службой России, далее ФТС РФ, специальный договор поручительства по обязательствам. Этот договор предусматривает предоставление банковских гарантий, а потому поручительство может выдаваться именно в пределах сумм этих гарантий. Сумма поручительства определяется суммой таможенных пошлин, налогов и сборов, которые выплачивались, как если бы перевозимый груз выпускался для внутреннего потребления.

Впрочем, поручителем может стать и тот, кто на данный момент не связан никакими обязательствами с таможенными органами. Правда, прежде юридическое лицо, намеревающееся за кого-то поручиться, должно направить в таможенную, а именно в ту, где для перевозимого товара откроют процедуру транзита, либо туда, где ее закроют, проект договора с сопроводительным письмом и указанием предоставляемых банковских гарантий. В случае заключения договора таможенный орган выдает приходный ордер, на основании которого оформляется гарантийный сертификат.

Гарантийный сертификат подтверждает уплату таможенных платежей и, как правило, является обязательным документом для помещения товара под процедуру таможенного транзита вне зависимости от того, что именно было выбрано в качестве гарантии - поручительство, денежный залог, залог имущества или банковские гарантии.

Размер обеспечения таможенного транзита иностранных товаров определяется исходя из размера сумм таможенных пошлин, налогов и

сборов, которые подлежали бы уплате при применении таможенной процедуры выпуск для внутреннего потребления - импорт 40 (без учета возможных преференций и льгот)¹⁷⁹. Данная мера необходима для того, чтобы предотвратить факты недоставки товара в место убытия. Гарантийные обязательства по обеспечению уплаты таможенных платежей могут предоставить:

- Таможенные перевозчики;
- Банки;
- Страховые компании, и некоторые другие коммерческие организации, оказывающие подобные услуги.

Существует несколько мер по обеспечению соблюдения таможенного транзита. Они представлены на рис. 44.



Рис. 44. Меры обеспечения соблюдения таможенного транзита

Следующая особенность данной таможенной процедуры заключается в том, что товары могут перемещаться только транспортными средствами международного перевозчика. Такие компании действуют на основании свидетельства о допуске к международным перевозкам, и имеют в своем парке грузовые автомобили, которые соответствуют всем требованиям ТК ЕАЭС и правилам международной перевозки грузов. Только такие транспортные средства обеспечивают необходимую степень сохранности грузов при перевозке, защищены от несанк-

¹⁷⁹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 2.

ционированного проникновения и позволяют производить пломбирование и опечатывание грузовых отсеков, применяется при перевозке живых животных или международных почтовых отправлений в почтовых емкостях пломбирование не предусмотрено.

Таможенный транзит можно рассмотреть, как несколько типовых ситуаций:

- Перемещение груза от таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия, или, иными словами, от границы до границы, что еще часто называют сквозным транзитом;

- Перемещение груза от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа, или, проще говоря, от места въезда на территорию Российской Федерации до одного из таможенных органов внутри страны, где груз как раз-таки должен быть «растаможен», - ввозной транзит;

- Перемещение груза от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа, то есть: передвижение внутри страны, которое, как правило, актуально при сборных грузоперевозках, иначе говоря - внутренний транзит;

- От внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия, то есть до границы Российской Федерации и выезд за ее пределы - вывозной или внешний транзит.

При этом сквозной, ввозной и внутренний транзит, хотя и имеют каждый свои особенности, по большому счету, подчиняются общим правилам, а вот процедура вывозного транзита может быть значительно упрощена. В том смысле, что ее может и вовсе не быть: второй пункт 142 статьи Таможенного Кодекса говорит о том, что в отношении товаров, идущих на экспорт, может применяться таможенный транзит только в случаях, определенных Евразийской экономической комиссией.

На рис. 45 представлены условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита.

Новый Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, далее - ТК ЕАЭС, вступивший в силу 1 января 2018 года, содержит ряд существенных изменений, касающихся порядка и сроков совершения таможенных операций, связанных с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и ее завершением, а также

новеллы, ранее не применявшиеся в практике работы таможенных органов. В главу 22 ТК ЕАЭС включены положения, регламентирующие предоставление обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов при таможенной процедуре таможенного транзита. Расширен перечень случаев непредставления обеспечения в отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита. Теперь не требуется обеспечение в таких случаях как:

- Перевозка товаров железнодорожным, воздушным или трубопроводным транспортом;
- Перевозка иностранных товаров водными судами между морскими портами государств-членов ЕАЭС без захода во внутренние водные пути государств-членов ЕАЭС;
- Случаи, устанавливаемые законодательством государства-члена ЕАЭС, когда перевозка товаров осуществляется только по территории этого государства;
- Если в отношении товаров, перевозимых автотранспортом, уплачены таможенные пошлины, налоги в рамках предварительного декларирования по процедуре выпуска для внутреннего потребления, и перевозка будет осуществляться только по территории государства-члена, в котором подана декларация на товары, а также декларантом транзита и процедуры выпуска для внутреннего потребления, является одно и то же лицо.



Рис. 45. Условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита

Определенные изменения претерпел порядок установления и изменения места доставки. Для железнодорожного транспорта в качестве места доставки товаров кроме зоны таможенного контроля на станции назначения, то есть подъездных путях, могут быть и пути необщего пользования, которые примыкают к станции назначения. Это позволит решить проблему необходимости дополнительного создания временной зоны таможенного контроля при доставке товаров на подъездные пути уполномоченного экономического оператора¹⁸⁰ (далее УЭО). В качестве места доставки могут быть установлены сооружения, помещения, или части помещений и (или) открытых площадок или части открытых площадок УЭО. Возможность установления места доставки независимо от сведений, указанных в транспортных документах в соответствии со статьей 145 ТК ЕАЭС, может определяться как национальным законодательством, так и международными соглашениями. Изменения коснулись и порядка установления срока таможенного транзита.

Для железнодорожных перевозок срок таможенного транзита теперь не может устанавливаться менее 7 дней. Порядок расчета предельного срока таможенного транзита сохранился и соответствует 2 000 км за 1 месяц, но Евразийская экономическая комиссия, (далее Комиссия), уполномочена определять иной предельный срок исходя из особенностей перевозки товаров. По инициативе Российской Федерации данный вопрос также включен в проект нового решения Комиссии по транзиту и касается случаев перевозки товаров 27 группы Единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности ЕАЭС, перевозимых между территориями государств членов ЕАЭС через территорию иностранного государства водным транспортом с осуществлением перегрузки таких товаров на территории иностранного государства на иной вид транспорта. При такой перевозке срок таможенного транзита устанавливается из расчета 2 000 км за 3 месяца. 310 ТК ЕАЭС введены новые для данной процедуры операции, такие как аннулирование выпуска товаров, прекращение процедуры и продление срока завершения действия таможенной процедуры таможенного транзита.

Таможенный орган аннулирует выпуск товаров при отзыве таможенной декларации. Аннулирование выпуска товаров оформляется с

¹⁸⁰ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 430.

использованием информационной системы таможенного органа путем формирования электронного документа либо путем проставления соответствующих отметок на бумажной таможенной декларации. Статьей 151 ТК ЕАЭС предусмотрено прекращение таможенной процедуры таможенного транзита в случае, если товары полностью или частично не доставлены в место доставки.

Согласно ТК ЕАЭС срок завершения действия процедуры транзита может быть продлен на время, необходимое для проведения таможенного досмотра, но не более, чем на 10 рабочих дней со дня, следующего за днем регистрации подачи документов. Законодательством государств-членов может устанавливаться менее продолжительный срок в зависимости от вида транспорта. В сравнении с Таможенным кодексом таможенного союза, далее - ТК ТС, сроки совершения таможенных операций, связанных с таможенной процедурой таможенного транзита, в большинстве своем значительно сократились.

В части регистрации транзитной декларации срок в ТК ЕАЭС сократился до 1 часа по сравнению с двумя часами, установленными в ТК ТС. Существенно сократился срок выпуска товаров. Если в ТК ТС порядок устанавливал срок выпуска не позднее 1 рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации, то согласно положениям ТК ЕАЭС такой срок составляет не более 4 часов. Срок представления документов в таможенный орган назначения при перевозках автотранспортом для завершения таможенного транзита увеличен с 1 часа до 3 часов с момента их прибытия в место доставки товаров. Срок завершения таможенной процедуры таможенного транзита существенно сокращен - с 24 до 4 часов.

Для завершения действия процедуры транзита документы таможенному органу назначения теперь может представлять декларант. В ТК ТС такая обязанность была возложена на перевозчика. В новом ТК ЕАЭС главой 43 закреплены особенности порядка и условия перемещения через таможенную границу ЕАЭС товаров, перевозимых между частями таможенной территории ЕАЭС через территории иностранных государств или морем. В данной главе также определены особенности применения процедуры транзита при таких перемещениях и предусматривают помещение под процедуру транзита иностранных товаров, помещенных под процедуры переработки на таможенной территории, переработки для внутреннего потребления, временного ввоза,

а также товаров, образовавшихся в результате операций по таким переработкам.

При этом обязанность по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов не возникает. Товары ЕАЭС и иностранные товары не подлежат помещению под процедуру транзита для такой перевозки в случае, если они перемещаются воздушным или водным транспортом без совершения посадки воздушного судна в иностранном аэропорту либо без захода водного судна в иностранные порты. Таможенная процедура таможенного транзита также не применяется в отношении товаров ЕАЭС, помещенных под процедуру экспорта, которые для доставки в место убытия подлежат транспортировке с одной части таможенной территории ЕАЭС на другую часть таможенной территории ЕАЭС через территории иностранных государств или морем, перевозимых любым видом транспорта.

На рис. 46 представлены предельные сроки доставки грузов при таможенном транзите для различных видов транспорта.

При вывозе автомобильным транспортом стандартных грузов, срок таможенного транзита вычисляется из расчета - 400 км в сутки в летний период, 300 км в сутки - в зимний. Это максимальный срок доставки, при превышении которого могут завести административное дело за нарушение правил перевозки транзитных грузов.

Для примера, сроки ТТ при доставке контейнера по маршруту:

- Порт Санкт-Петербург или Усть-Луга - Москва - 2 дня;
- Порт Новороссийск - Москва - 4 дня.

При вывозе негабаритов и опасных грузов с сопровождением ФТС ориентируется на рекомендации по срокам доставки от контролирующих органов.

При вывозе по ж/д ориентируются на план формирования поездов и заявляемое транзитное время по ж/д системе с небольшим запасом. На практике это получается в районе 100 - 150 км в сутки.

В отношении товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, срок таможенного транзита устанавливается из расчета 2 тысячи километров за 1 месяц, но не менее 7 календарных дней.

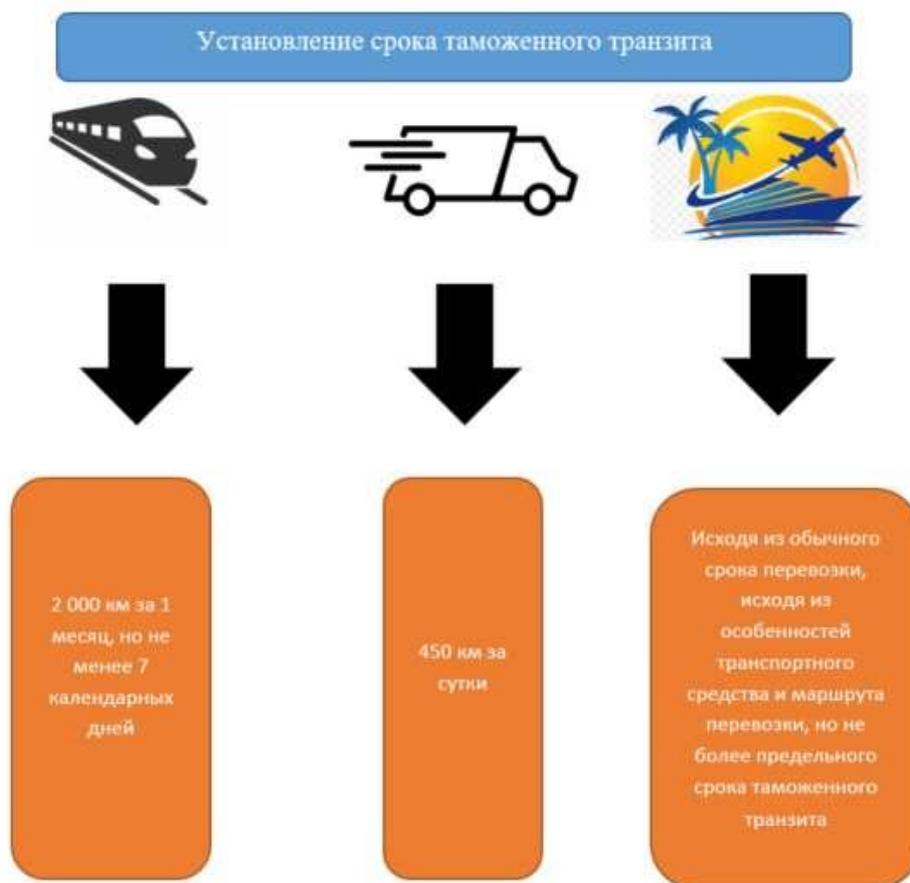


Рис. 46. Сроки выработки таможенной системы транзита

В отношении товаров, перевозка (транспортировка) которых осуществляется иными видами транспорта, срок таможенного транзита устанавливается в соответствии с обычным сроком перевозки (транспортировки) товаров исходя из вида транспорта и возможностей транспортного средства, установленного маршрута перевозки товаров, других условий перевозки и (или) заявления декларанта или перевозчика, а также с учетом требований режима труда и отдыха водителя транспортного средства в соответствии с международными договорами государств-членов с третьей стороной, но не более предельного срока таможенного транзита.

Для оформления таможенного транзита в порту необходимо представить следующие документы:

1. Коносамент (оригинал).
2. Инвойс (копия), в котором должна быть отражена следующая информация:
 - номер и дата инвойса;

- отправитель;
- получатель;
- номер контракта;
- условия поставки;
- наименование товара;
- количество мест, вес нетто и брутто;
- стоимость;
- код ТН ВЭД.

3. Упаковочный лист (копия), содержащий сведения о весе и количестве товара, если они не были отражены в инвойсе, а также номер контейнера, для контейнерных грузов.

4. Справка из статуправления с кодом ОКПО и юридическим адресом (копия).

5. Справка из налоговой инспекции с кодом ИНН (копия).

6. Доверенность на право экспедирования и таможенного оформления (оригинал).

7. Договор транспортной экспедиции (копия).

8. По требованию таможни, в зависимости от груза, возможно предоставление дополнительных документов. Например, свидетельство о государственной регистрации продукции, сертификат происхождения, санитарно-эпидемиологическое заключение, ветеринарный сертификат и др.

9. Полные реквизиты таможенного поста назначения и СВХ с номером лицензии.

10. Адрес и контактное лицо на складе выгрузки (график работы)¹⁸¹.

Вопрос 2. Нормативное правовое обеспечение организации таможенного контроля при таможенном транзите

На сегодняшний день сложилась 3-х уровневая нормативная правовая система регулирования таможенного контроля при таможенном транзите:

- Международный уровень;

¹⁸¹ Приказ ГТК России от 08.09.2003 № 973 «Об утверждении инструкции о совершении таможенных операций при внутреннем и международном таможенном транзите товаров».

- Наднациональный уровень;
- Национальный уровень.

Регламентация данной процедуры нормами международного права обусловлена важным экономическим значением таможенного транзита в рамках развития мировых торговых отношений. Транзитные перевозки способствуют активизации внешнеторговой деятельности, а также развитию внутренних транспортных систем государства, созданию новых рабочих мест, усилению деловой активности в сфере транспортных услуг и обработки грузов. Понятие транзита содержится во многих международных соглашениях и конвенциях, таких как: Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция); Конвенции о процедуре общего транзита (Интерлакен, 1987); Генеральное соглашение по тарифам и торговле (далее ГАТТ 1947); Конвенция МДП и ряд других.

Так, например, основные понятия, определения и нормы применения таможенной процедуры транзит в соответствии с нормами международного права определены специальным приложением Е к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Заключена в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999), в соответствии с которым: «таможенный транзит означает таможенную процедуру, в соответствии с которой товары транспортируются под таможенным контролем из одного таможенного органа в другой». Определение транзита содержится в Генеральном соглашении по тарифам и торговле (ГАТТ). В ст. 5 ГАТТ говорится: «Товары (включая багаж), а также суда и другие транспортные средства должны считаться проходящими через территорию Договаривающейся Стороны, когда проход через такую территорию, с перегрузкой товара, со складированием его, с дроблением партией товара, с переменной вида транспорта или без таковых операций, является лишь частью полного пути, начинающегося и заканчивающегося за пределами границы Договаривающейся Стороны, через территорию которой совершается движение груза.

Правила прохождения таможенной процедуры «таможенного транзита» на международном уровне регламентированы Таможенным кодексом Евразийского экономического союза. Согласно нормам ТК ЕАЭС (глава 22 «Таможенная процедура таможенного транзита») уре-

гулированы вопросы содержания самой таможенной процедуры, порядок помещения товаров по данную таможенную процедуру, условия ее применения, а также завершения и прекращения таможенной процедуры таможенного транзита и ряд других вопросов. В соответствии со статьей 142 ТК ЕАЭС, в рамках которой раскрывается содержание таможенной процедуры таможенного транзита, можно выделить основные цели применения данной процедуры:

1) Перевозки (транспортировки) по таможенной территории Союза иностранных товаров, не помещенных под иные таможенные процедуры;

2) Перевозки (транспортировки) с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем товаров Союза и указанных в п. 4 ст. 302 ТК ЕАЭС иностранных товаров».

Так же, следует отметить, что в ст. 302 ТК ЕАЭС определено, что под таможенную процедуру таможенного транзита помещаются и «иностранные товары, помещенные под таможенную процедуру переработки на таможенной территории, таможенную процедуру переработки для внутреннего потребления, таможенную процедуру временного ввоза (допуска), а также иностранные товары, полученные (образовавшиеся) в результате операций по переработке на таможенной территории Союза или в результате операций по переработке для внутреннего потребления (продукты переработки, отходы и остатки), для их перевозки (транспортировки) с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем».

Ст. 142 п.2 уточняет порядок применения таможенной процедуры для транспортировки товаров по территории ЕАЭС. В частности, в ней указано, что «для перевозки (транспортировки) с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем товаров Союза» применяется процедура таможенного транзита. Согласно п. 3. ст. 142 ТК ЕАЭС закрепляются условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, а также детализируются пункты назначения и отправления.

Следует обратить внимание, на то, что международным актом введение отдельные ограничения, согласно которым ряд товаров, перемещаемых по территории Евразийского союза. «Важным условием действия рассматриваемой процедуры является то, что иностранные товары, товары Союза, помещенные под таможенную процедуру таможенного транзита, сохраняют соответствующий статус, за исключением случаев, перечисленных в п. 3 ст. 307. К ним относятся: разгрузка, перегрузка (перевалка) и иные грузовые операции с товарами Союза, перевозимыми (транспортируемыми) с одной части таможенной территории Союза на другую через территории государств, не являющихся членами Союза, и иных случаях. При этом актами Евразийской экономической комиссии вправе быть определены иные случаи, когда товары

Союза, перевозимые (транспортируемые) с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза утрачивают свой статус и рассматриваются как иностранные товары».

Особенности осуществления таможенной процедуры таможенного транзита в отношении определенных товаров, таких как товары для личного пользования, перемещаемые в международных почтовых отправлениях и ряда других определены в статьях 263, 287 и 294 ТК ЕАЭС.

Например, «под таможенную процедуру таможенного транзита для перевозки по таможенной территории Союза могут помещаться перемещаемые через таможенную границу Союза в сопровождаемом багаже транспортные средства для личного пользования, не зарегистрированные в государствах-членах или государствах, не являющихся членами Союза, товары для личного пользования, ввозимые с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, для их перевозки от места прибытия до таможенного органа, в регионе деятельности которого постоянно или временно проживает либо будет проживать физическое лицо, осуществляющее ввоз таких товаров на таможенную территорию Союза товары для личного пользования, ввозимые с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов главами дипломатических представительств, членами дипломатического и административно-технического персонала дипломатических представительств государств-членов, главами консульских учреждений и иными кон-

сульскими должностными лицами, консульскими служащими консульских учреждений государств-членов, сотрудниками представительств государств-членов при международных организациях, расположенных за пределами таможенной территории Союза, проживающими вместе с ними членами их семей либо действующими от имени и по поручению таких лиц иными лицами для их перевозки от места прибытия до таможенного органа, определяемого по заявлению лиц, осуществляющих ввоз таких товаров на таможенную территорию Союза) товары для личного пользования, включая товары для первоначального обзаведения, ввозимые на таможенную территорию Союза сотрудниками дипломатических представительств, работниками консульских учреждений, персоналом (сотрудниками, должностными лицами) представительств государств при международных организациях, международных организаций или их представительств, иных организаций или их представительств, расположенных на таможенной территории Союза, проживающими вместе с ними членами их семей, для их перевозки от места прибытия до таможенного органа, в регионе деятельности которого находятся дипломатические представительства, консульские учреждения, представительства государств при международных организациях, международные организации или их представительства, иные организации или их представительства, сотрудниками, работниками, персоналом (сотрудниками, должностными лицами, которых они являются) товары для личного пользования, ввозимые на таможенную территорию Союза главами дипломатических представительств и консульских учреждений, членами дипломатического персонала дипломатических представительств и консульскими должностными лицами консульских учреждений, проживающими вместе с ними членами их семей, для их перевозки по таможенной территории Союза от места прибытия до места убытия.

При помещении под таможенную процедуру таможенного транзита товаров для личного пользования сведения, подлежащие указанию в пассажирской таможенной декларации, определяются Комиссией ЕАЭС.

Одной из важнейших особенностей нормативного правового регулирования таможенной процедуры таможенного транзита выступает то, что для товаров, перемещаемых по территории только од-

ного государства-члена Евразийского экономического союза, могут регулироваться законодательством этого государства с учетом особенностей таможенного администрирования в этой стране. Так, в России вступил в силу Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации». Для помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита в таможенный орган подается транзитная декларация (особая форма таможенной декларации).

В качестве транзитной декларации в таможенный орган могут быть предоставлены транспортные документы, такие как автотранспортная накладная, книжка МДП и карнет АТА. В случае использования данных документов в качестве транзитной декларации, они также должны быть поданы в электронной форме. В рамках таможенной процедуры таможенного транзита должностное лицо таможенного органа принимает от бенефициария документы и сведения. В случае помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, транзитная декларация и документы к ней представляются декларантом процедуры в таможенный орган в электронной форме. Подача электронной транзитной декларации регулируется приказом Минфина России от 30.08.2016 № 144, Решением Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 № 289 «О форме и порядке заполнения транзитной декларации». Также допускается подача транзитной декларации в бумажной форме в случаях, определяемых правом Евразийского экономического союза и законодательством Российской Федерации.

С марта 2017 года обеспечена возможность применения предварительного декларирования процедуры транзита до прибытия товаров в пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации. При осуществлении выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита таможенным органом отправления устанавливается срок таможенного транзита, место доставки товаров, а в некоторых случаях маршрут перевозки. Законодательством Евразийского экономического союза о таможенном деле установлена обязанность предоставления таможенному органу предварительной информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным, авиационным и

железнодорожным транспортом. Предварительную информацию можно подать через «Личный кабинет участника ВЭД»¹⁸².

Предварительная информация подается таможенному органу государства- члена Евразийского экономического союза, на территории которого находится место ввоза товара, не позднее чем за 2 часа до прибытия товаров и транспортных средств в пункт пропуска. После совершения всех установленных таможенным законодательством Евразийского экономического союза операций с товарами в месте прибытия, такие товары могут быть помещены под избранную таможенную процедуру после прибытия в установленное место доставки (зону таможенного контроля) для завершения таможенной процедуры таможенного транзита перевозчик представляет в таможенный орган назначения транзитную декларацию и документы к ней:

- В отношении товаров, перевозимых автомобильным транспортом;
- В течение 3 часов с момента их прибытия в место доставки товаров, а в случае прибытия товаров вне времени работы таможенного органа;
- В течение 3 часов с момента наступления времени начала работы этого таможенного органа;
- В отношении товаров, перевозимых с использованием водного, воздушного или железнодорожного транспорта;
- В течение времени, установленного технологическим процессом (графиком) порта, аэропорта или железнодорожной станции при осуществлении международной перевозки, либо иного срока, установленного законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании.

После регистрации таможенным органом упомянутых документов: таможенный орган назначения завершает процедуру транзита в возможно короткие сроки, но не позднее 4 часов рабочего времени таможенного органа с момента регистрации подачи транзитной декларации и документов к ней.

При осуществлении таможенной процедуры таможенного транзита таможенный орган отправления устанавливает срок таможенного

¹⁸² Разъяснение ФТС России от 16.01.2023 «Разъяснения ФТС России по информационному взаимодействию с таможенными органами посредством сервиса «Личный кабинет участника ВЭД»».

транзита, определяет место доставки и осуществляет идентификацию товаров и документов на них. В ст. 144 ТК ЕАЭС указано, что «предельный срок таможенного транзита не может превышать срок, определяемый из расчета 2 тысячи километров за 1 месяц». В случае, если товар перевозится железнодорожным транспортом, то срок таможенного транзита устанавливается как предельный срок, но не менее 7 календарных дней. В отношении товаров, перевозка (транспортировка) которых осуществляется иными видами транспорта, срок таможенного транзита устанавливается в соответствии с обычным сроком перевозки (транспортировки) товаров исходя из вида транспорта и возможностей транспортного средства, установленного маршрута перевозки товаров, других условий перевозки и (или) заявления декларанта или перевозчика, а также с учетом требований режима труда и отдыха водителя транспортного средства в соответствии с международными договорами государств-членов с третьей стороной, но не более предельного срока таможенного транзита.

Стоит отметить, что установленные сроки таможенного транзита могут быть продлены по мотивированному обращению декларанта или перевозчика. При этом, последовательность совершения таможенных операций, связанных с продлением срока таможенного транзита регламентирована Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии. В ходе помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенный орган определяет место доставки товаров. ТК ЕАЭС определяет его как «зону таможенного контроля, находящуюся в регионе деятельности таможенного органа назначения.

При этом товары, перевозимые из места их прибытия, доставляются в место нахождения таможенного органа, если иное не установлено ТК ЕАЭС и (или) законодательством государств-членов о таможенном регулировании». Порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на изменение места доставки товаров, определяется Коллегией Евразийской экономической комиссии. Осуществление таможенной процедуры таможенного транзита предполагает предоставление в таможенный орган обеспечения исполнения обязанностей по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин¹⁸³.

¹⁸³ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 146.

При помещении товаров, за исключением товаров для личного пользования и международных почтовых отправлений, под таможенную процедуру таможенного транзита размер обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов определяется исходя из сумм таможенных пошлин, налогов, которые подлежали бы уплате в государстве-члене, таможенный орган которого производит выпуск товаров, если бы на дату регистрации транзитной декларации товары помещались под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления или таможенную процедуру экспорта без применения тарифных преференций и льгот по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов или льгот по уплате вывозных таможенных пошлин соответственно, но не менее сумм таможенных пошлин, налогов, которые подлежали бы уплате в других государствах-членах, по территориям которых будет осуществляться перевозка (транспортировка) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, если бы товар помещался на территориях этих государств-членов под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления или таможенную процедуру экспорта без применения тарифных преференций и льгот по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов или льгот по уплате вывозных таможенных пошлин соответственно.

Суммы таможенных пошлин, налогов, указанные в абзаце первом настоящего пункта, определяются исходя из наибольшей величины ставок таможенных пошлин, налогов, стоимости товаров и (или) их физических характеристик в натуральном выражении (количество, масса, объем или иные характеристики), которые могут быть определены на основании имеющихся сведений, порядок использования которых устанавливается законодательством государств-членов. Новый Таможенный кодекс заложил приоритет электронных сертификатов обеспечения. При таможенном транзите они применяются в том случае, когда обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов внесено в одном государстве, а транзит открывается в другом.

На сегодняшний день подготовлено Решение, которое будет определять форму сертификата обеспечения, что даст толчок для начала применения этих сертификатов в виде электронных документов. Несоблюдение порядка таможенного транзита регламентировано Кодексом Российской Федерации об административных правонаруше-

ниях, в котором определено, что «несоблюдение перевозчиком установленного таможенным органом срока таможенного транзита или определенного таможенным органом маршрута перевозки товаров либо доставка товаров в зону таможенного контроля, отличную от определенной таможенным органом в качестве места доставки, влечет предупреждение или наложение административного штрафа на граждан в размере от трехсот до пятисот рублей; на должностных лиц - от пятисот до одной тысячи рублей; на юридических лиц - от пяти тысяч до десяти тысяч рублей. Таможенный контроль за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита осуществляется с использованием автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS (АС КТТ-2).

Технология контроля регламентирована приказом Федеральной таможенной службы от 5.08.2022 № 616 «Об утверждении Технологии проведения проверки таможенных, иных документов и (или) сведений в целях обеспечения соблюдения мер нетарифного регулирования или специальных экономических мер, начатой до выпуска товаров».

Таким образом, проведенное исследование теоретических основ организации таможенного контроля при таможенном транзите, позволяет сделать следующие выводы. Одним из значимых элементов таможенного регулирования является таможенная процедура, в которой сходятся многие категории и институты таможенного администрирования, такие как: таможенное декларирование, таможенные операции, таможенные платежи, запреты и ограничения во внешней торговле и ряд других.

Таможенное законодательство определяет таможенную процедуру как совокупность норм, определяющих для целей таможенного регулирования условия и порядок использования товаров на таможенной территории Союза или за ее пределами. Товары, перемещаемые через таможенную границу Союза, и иные товары в случаях, установленных ТК ЕАЭС, для нахождения и использования на таможенной территории Союза, вывоза с таможенной территории Союза и (или) нахождения и использования за пределами таможенной территории Союза подлежат помещению под таможенные процедуры, если иное не установлено ТК ЕАЭС. ,

Действующее таможенное законодательство ЕАЭС выделяет 17 видов таможенных процедур¹⁸⁴. Таможенный транзит товаров представляет собой одну из важнейших процедур при таможенном регулировании в процессе осуществления внешнеэкономической деятельности. В целом, таможенный транзит рассматривается как процесс, в соответствии с которым товарные потоки перемещаются по таможенной территории Евразийского экономического союза (ЕАЭС), а также по территории стран, не входящих в состав ЕАЭС от таможенного места отправления до места назначения под контролем таможенных органов. Выделяются основные элементы таможенного транзита: обеспечение сохранности перемещаемого товара; формирование гарантийной системы между участниками транзитного перемещения товаров по уплате таможенных пошлин и налогов, в случае если товар будет использоваться для импорта; формирование оперативной системы учета документов, на основе использования информационных технологий.

Нормативное закрепление трактовка таможенного транзита имеет в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза в главе 22. Так, в частности, таможенной процедурой таможенного транзита признается таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных,

антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру. На сегодняшний день сложилась трехуровневая нормативная правовая система регулирования таможенного контроля при таможенном транзите:

- Международный уровень;
- Наднациональный уровень;
- Национальный уровень.

Понятие транзита содержится во многих международных соглашениях и конвенциях, таких как:

- Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция);
- Конвенции о процедуре общего транзита (Интерлакен, 1987);

¹⁸⁴ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 127.

- Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ 1947);
- Конвенция МДП.

Для помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита в таможенный орган подается транзитная декларация особая форма таможенной декларации. В качестве транзитной декларации в таможенный орган могут быть предоставлены транспортные документы, такие как автотранспортная накладная, книжка МДП и карнет АТА. В случае использования данных документов в качестве транзитной декларации, они также должны быть поданы в электронной форме. Таможенный контроль за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита осуществляется с использованием автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS (АС КТТ-2).

Вопрос 3. Таможенные операции при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита

Таможенный транзит является одной из основных таможенных процедур наряду с процедурами выпуска для внутреннего потребления и экспорта. В рамках таможенной процедуры таможенного транзита (далее ТПТТ), товары перевозятся от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных платежей. В процессе совершения таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и ее завершения участники ВЭД нередко сталкиваются с трудностями.

Как было рассмотрено нами ранее, при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенные органы проверяют соблюдение следующих условий:

- Товары не запрещены к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС, или же вывозу с таможенной территории ЕАЭС;
- Должна быть предоставлена транзитная декларация;
- У каждой товарной партии или каждого товара должна быть обеспечена идентификация, которая соответствует способам по 341 статье ТК ЕАЭС;
- Соблюдены запреты и ограничения, предусмотренные 7 статьей ТК ЕАЭС;

- Должно быть обеспечено исполнение обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов, и других специальных антидемпинговых, компенсационных пошлин в отношении иностранных товаров;

- Любое транспортное средство, на котором бы не перевозились товары, должно быть оборудовано надлежащим образом.

На практике ТПТТ в основном применяется при импорте иностранных товаров, которые прибывают в приграничную таможенную, а для дальнейшего оформления следуют во внутреннюю таможенную, а также для грузов, перемещаемых внутри страны между внутренними таможенными или следующих транзитом по территории ЕАЭС, а также при перевозке товаров внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия (приграничную таможенную).

Таким образом, таможенный транзит является промежуточным звеном между фактическим прибытием товаров на таможенную территорию ЕАЭС и их выпуском в соответствии с процедурой выпуска для внутреннего потребления. Как правило, таможенный транзит предшествует другим таможенными процедурам, в частности, процедуре выпуска для внутреннего потребления.

Таможенными органами принимаются следующие меры обеспечения

ТПТТ:

- Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов денежными средствами, банковской гарантией, поручительством или залогом имущества. Сумма обеспечения определяется исходя из сумм, которые уплачиваются при помощи товаров под процедуру выпуска для внутреннего потребления;

- Установление маршрута перевозки товаров;

- Таможенное сопровождение транспортных средств, перевозящих товары, находящиеся под таможенным контролем. Таможенный орган принимает решение о таможенном сопровождении при внесении не всей суммы обеспечения или неоднократного невыполнения перевозчиком обязанностей.

- Транзитная декларация может быть предоставлена в электронной форме, а также в виде документа на бумажном носителе¹⁸⁵.

¹⁸⁵ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. П. 3, 4. Ст. 104.

Одним из инструментов повышения качества таможенных услуг является перспективные информационные технологии, заключающаяся в декларировании ТПТТ в электронном виде. Таможенные органы РФ уделяют значительное внимание внедрению этой технологии. Внедрение технологии декларирования процедуры таможенного транзита в электронной форме способствует ускорению совершения таможенных операций в пограничных пунктах пропуска.

Подача ЭТД осуществляется в соответствии с Порядком использования ЕАИС таможенных органов при таможенном контроле, таможенном декларировании и выпуске (отказ в выпуске) товаров, помещаемых по таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме, утвержденным

Для подачи электронной транзитной декларации декларанту необходимо иметь электронную подпись, программное средство, позволяющее формализовать электронные документы, доступ к сети «Интернет». Подать ЭТД возможно также на официальном сайте ФТС России.

Запуск автоматической регистрации электронных транзитных деклараций (далее ЭТД) состоялся в отдельных таможенных органах-объектах пилотной зоны в апреле 2019 года.

Пройти авторегистрацию возможно, но очень часто все же по ней приходит отказ. Наиболее распространенные ошибки при прохождении авторегистрации электронной транзитной декларации представлены в табл. 26¹⁸⁶.

Как видно, основными ошибками при авторегистрации электронной транзитной декларации является присутствие в информационной системе аналогичных ЭТД, в отношении которых осуществлен отказ в выпуске, ошибки, связанные с некорректным заполнением сведений декларантом в ЭТД и ошибки обработки сообщений в системе.

По данным ФТС РФ внедрение технологии электронного декларирования таможенной процедуры транзита в электронной форме успешно развивается.

¹⁸⁶ Доклад А.В. Ульяненко на вебинаре Уральского таможенного управления [Электронный ресурс]. URL: https://www.alt.ru/expert_opinion/92686/ (дата обращения: 10.05.2024).

Табл. 26 - Ошибки при авторегистрации электронной транзитной декларации

Ошибки	Кол-во процедуры партий	Доля (в %)
В информационной системе присутствуют аналогичные ЭТД, в отношении которых осуществлен отказ в выпуске.	28	50,9
Ошибка обработки сообщения от АР (например: в связи с написанием наименования организации буквами разного алфавита).	11	20
Ошибки, связанные с некорректным заполнением сведений в ЭТД декларантом.	7	12,7
Отсутствие сведений об участнике ВЭД в ЕАИС таможенных органов.	5	9,1
Подача ЭТД в таможенный орган в нерабочее время.	4	7,3
Общий итог	55	100

Вопрос 4. Практика таможенного контроля транзита товаров по таможенной территории ЕАЭС

В 2020 году оформлено более 922 тыс. электронных транзитных деклараций, что составляет 99,69 % от общего количества оформленных транзитных деклараций. Получила дальнейшее развитие технология предварительного декларирования процедуры транзита до прибытия товаров в пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации (за 30 дней). В 2020 году таможенными органами оформлено свыше 82 тыс. предварительных транзитных деклараций, что более чем 1,2 раза превышает значение аналогичного показателя за 2019 год (68 тыс.).

Технология электронного декларирования транзитных товаров активно внедрялась таможенными органами на всей территории ЕАЭС. В 2020 году в рамках проводимого в таможенных органах государств-членов ЕАЭС эксперимента оформлено свыше 753 тыс. ЭТД, что в 1,7 раза превышает аналогичный показатель 2019 года (свыше 450 тыс. ЭТД). В 2020 году продолжена реализация в таможенных органах технологий автоматической регистрации и автоматизированного

выпуска ЭТД. В 2020 году автоматически зарегистрировано более 270 тыс. ЭТД, что более чем в 6 раз превысило аналогичный показатель 2019 года (43,9 тыс. ЭТД) и составило 26 % от общего количества оформленных ЭТД, технология автоматизированного выпуска была применена в отношении 57,9 тыс. ЭТД, что более чем в 10 раз превысило показатель 2019 года (5,3 тыс. ЭТД) и составило более 45 % от общего количества ЭТД, соответствующих условиям автоматической регистрации и автоматизированного выпуска ЭТД.

Продолжена реализация пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, в котором принимают участие таможенные службы и национальные железнодорожные перевозчики России и Белоруссии. Пилотный проект осуществлялся по маршрутам перевозки Наушки (Российская Федерация) - Брест (Республика Беларусь), Наушки (Российская Федерация) - Колядичи (Республика Беларусь) и Наушки (Российская Федерация) - Орша (Республика Беларусь). С января 2020 года в рамках указанного проекта российским таможенным органом (ЖДПП Наушки) осуществлен выпуск 2 552 ЭТД (1 872 ж/д вагона) в белорусские таможенные органы назначения (ЖДПП Брест, ЖДПП Колядичи и ЖДПП Орша). Данный пилотный проект направлен на дальнейшее развитие транзитного потенциала России и в целом ЕАЭС, а также является механизмом достижения национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года в части сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России и увеличения объема таких перевозок.

При участии ФТС России в 2020 году начато внедрение технологии контроля за перемещением транзитных товаров с использованием навигационных пломб. В рамках реализации Указа Президента Российской Федерации от 24.06.2019 № 290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации» и постановления Правительства Российской Федерации от 27.12.2019 № 1877 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 24.06.2019 № 290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации» Минтранс России в марте 2020 года уполномочил ООО «Центр развития цифровых платформ» (далее ООО «ЦРЦП») на

совершение операций по наложению (снятию) электронных навигационных пломб (далее ЭНП) при осуществлении транзитных перевозок товаров отдельных категорий. В марте 2020 года ФТС России совместно с ООО «ЦРЦП» был разработан и утвержден регламент взаимодействия таможенных органов с оператором пломбирования. Для организации взаимодействия ОАО «РЖД» и таможенных органов при возникновении инцидентов с ЭНП в пути следования товаров ФТС России совместно с ОАО «РЖД» и ООО «ЦРЦП» подготовлены Особенности взаимодействия железнодорожного перевозчика, таможенного органа и оператора.

Товары, включенные в перечень сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 07.08.2014 № 778, и в перечень запрещенных к ввозу в Российскую Федерацию товаров, страной происхождения либо страной отправления которых является Украина, или которые перемещаются через территорию Украины (приложение № 1 к постановлению Правительства Российской Федерации от 29.12.2018 № 1716-83). 19 октября 2020 года заключено Соглашение об информационном взаимодействии между ФТС России и ООО «ЦРЦП», в соответствии с которым информационное взаимодействие с оператором пломбирования, а также мониторинг за транзитными перевозками товаров, перемещаемых с применением ЭНП, осуществляется непосредственно с автоматизированных рабочих мест должностных лиц таможенных органов. В 2020 году осуществлено 8 629 автомобильных и железнодорожных перевозок отдельных категорий товаров через территорию Российской Федерации с использованием ЭНП. В присутствии должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, оператором пломбирования наложено 7 144 ЭНП, снято - 1 874. В рамках реализации мероприятий по совершенствованию единой системы транзита ЕАЭС в течение 2020 года на площадке ЕЭК проводилась работа, направленная на внедрение навигационных пломб для отслеживания перевозок на пространстве ЕАЭС¹⁸⁷.

В 2021 году оформлено более 1 млн. 89 тыс. ЭТД, что составляет 99,82 % от общего количества оформленных транзитных деклараций.

¹⁸⁷ Таможенная служба Российской Федерации в 2020 году. Справочные материалы к расширенному заседанию коллегии ФТС России. М., 2021. С. 52.

В 2021 году таможенными органами оформлено свыше 171 тыс. предварительных транзитных деклараций, что более чем в 2 раза превышает значение аналогичного показателя за 2020 год (82 тыс.). На рисунке 8 представлена динамика электронного декларирования процедуры таможенного транзита за 2020-2021 гг.

Всего в 2021 году в автоматическом режиме зарегистрировано 802 688 ЭТД, что почти в 3 раза превысило аналогичный показатель 2020 года (270 тыс. ЭТД) и составляет 65 % от общего количества ЭТД, оформленных в 2021 году и соответствующих условиям автоматической регистрации ЭТД.

Технология автоматизированного выпуска была применена в отношении 154,9 тыс. ЭТД, что в 2,7 раза превысило аналогичный показатель 2020 года (57,9 тыс. ЭТД) и составило более 48 % от общего количества ЭТД, соответствующих условиям автоматизированного выпуска (319 808).

В рамках проводимого в таможенных органах государств-членов ЕАЭС эксперимента в 2021 году оформлено свыше 698 тыс. ЭТД, что в 1,5 раза превышает аналогичный показатель 2020 года (свыше 464 тыс. ЭТД). Продолжена реализация пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, с участием таможенных служб и национальных железнодорожных перевозчиков России и Белоруссии.

Пилотный проект осуществлялся по маршрутам перевозки Наушки (Российская Федерация) - Брест (Республика Беларусь), Наушки (Российская Федерация) - Колядичи (Республика Беларусь) и Наушки (Российская Федерация) - Орша (Республика Беларусь). В рамках указанного проекта российским таможенным органом в отношении товаров, следовавших по маршруту Наушки - Брест, осуществлен выпуск 885 ЭТД (491 вагон), по маршруту Наушки - Колядичи - 42 ЭТД (21 вагон), по маршруту Владивосток - Колядичи - 376 ЭТД (198 вагонов).

В декабре 2021 года Пилотный проект был расширен на обратный маршрут перевозки Брест (Республика Беларусь) - Забайкальск (Российская Федерация). Данный пилотный проект был направлен на дальнейшее развитие транзитного потенциала России и в целом ЕАЭС, а также является механизмом достижения национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года в части сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с

Дальнего Востока до западной границы России и увеличения объема таких перевозок. В августе 2021 года ФТС России совместно с ООО «Центр развития цифровых платформ» утвержден переработанный регламент взаимодействия таможенных органов с оператором пломбирования. В 2021 году осуществлено 19548 автомобильных и железнодорожных перевозок отдельных категорий товаров через территорию Российской Федерации с использованием электронных навигационных пломб.

В присутствии должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, оператором пломбирования наложено 15 093 ЭНП, снято - 4 519. По инициативе ФТС России подготовлено Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания в соответствии с решением ОКТС от 21.09.2018 № 28/16. Справочные материалы 24 перевозок, которое подписано в ходе заседания Высшего Евразийского экономического совета главами государств - членов ЕАЭС 10 декабря 2021 года.

Также ФТС России было подготовлено решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 08.06.2021 № 63 (далее Решение ЕЭК № 63), предусматривающее обязательное применение таможенной процедуры таможенного транзита в отношении экспортируемой алкогольной и табачной продукции. С сентября 2021 года российскими таможенными органами помещено под таможенную процедуру таможенного транзита 239 товарных партий табачной продукции.

Согласно данным ФТС РФ за 2022 год оформлено более 904 тыс. ЭТД (99,39 % от общего количества выпущенных транзитных деклараций), свыше 122 тыс. предварительных транзитных деклараций. В отношении иностранных товаров, перемещаемых между российскими таможенными органами по территории Российской Федерации. Таможенная служба Российской Федерации в 2022 году в 17 таможенных органах реализованы технологии автоматической регистрации и автоматизированного выпуска ЭТД. Всего в автоматическом режиме зарегистрировано 804,5 тыс. ЭТД (в 2021 году - 802,7 тыс. ЭТД), что составило более 80 % от общего количества ЭТД, выпущенных в 2022 году (в 2021 году - 65 %). Выпущено в автоматизированном режиме 154,8 тыс. ЭТД (в 2021 году - 154,9 тыс. ЭТД). На рисунке 10 представлена

динамика автоматизации таможенной процедуры таможенного транзита за 2021-2022 гг.

В рамках проводимого в таможенных органах государств-членов ЕАЭС эксперимента в 2022 году оформлено свыше 806 тыс. ЭТД (в 2021 году - свыше 698 тыс. ЭТД). В целях дальнейшего развития транзитного потенциала России и в целом ЕАЭС продолжена реализация пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, с участием таможенных служб и национальных железнодорожных перевозчиков России и Белоруссии.

В рамках указанного проекта российским таможенным органом в отношении товаров, следовавших железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России, оформлено 2 519 ЭТД (2 442 контейнера/1 228 вагонов). Решения ОКТС от 06.12.2018 № 29/23 «О проведении пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом по маршруту перевозки Наушки - Брест» и от 21.11.2019 № 33/23 «О проведении пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом по маршруту перевозки Наушки - Колядичи и Наушки - Орша».

В 2022 году осуществлено 12 959 автомобильных и железнодорожных перевозок отдельных категорий товаров через территорию Российской Федерации с использованием ЭНП. В присутствии должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска товаров через государственную границу Российской Федерации, оператором пломбирования наложено 5 303 ЭНП, снято - 3 198. В связи с введением ограничительных мер в отношении Российской Федерации со стороны недружественных иностранных государств возникла необходимость оперативного реагирования на процедуру логистических поставок продукции в целях сохранения благоприятных условий ведения бизнеса. Правительством Российской Федерации введены временные меры экономического характера, в рамках которых ФТС России осуществляет реализацию мер, направленных на первоочередной порядок совершения таможенных операций, а также упрощение порядка

приятий и сокращение времени проведения государственного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Специальная военная операция (далее СВО) также не могла не отразиться негативно на аспекте экономики транзита Российской Федерации. Рассмотрим проблемы железнодорожного транзита. Так до 2022 года была очень большая динамика развития транзита и увеличения объемов транзита по железнодорожным путям через границу Российской Федерации. Но после начала СВО, было выявлено резкое падение объема перевозок.

За 9 месяцев 2022 года транзит контейнеров, перемещаемых по железной дороге, сократился почти на 18 %. Большую часть составляет путь Китай-Европа-Китай, который составил около 35 % падения.

Посмотрим на примере: за тот же период, с января по сентябрь прошлого года, по тому же самому пути увеличились на 46 % по сравнению с 2020 годом. За то время было перевезено 568,7 тысяч TEU, что означает контейнеры размером по 20 футов. А в прошлом году, по данным ОАО «РЖД», был зафиксирован определенный рекорд, по перевозкам груза в контейнерах TEU, в общей сложности было перевезено 1,76 млн контейнеров, что на 34 % больше предыдущего года.

На это количество приходит 1,1 млн контейнеров на дорожную дорогу Китай- Европа. При этом, от этого количества приходится более 60 % перевозок на ЭПА ОТЛК. Но в 2022 году упал на 45 %. В начале года было перевезено 57 827 TEU, в конце года же всего 31 987 TEU¹⁸⁸.

Директор стратегии и развития Fesco Group, Максим Шишков, подводя итоги, сообщил, что по итогам 2022 года падение транзитного потока достигло 38 %. Самый большой спад был зафиксирован весной и летом, с апреля по август. Самый большой спад зафиксирован в порту Санкт- Петербурга, а также маршрут, проходящий через Калининград.

Несмотря на падение перевозок РЖД¹⁸⁹ заявление, что к 2027 году не только планируют вернуть количество перевозок, которые

¹⁸⁸ Потаева К. Железнодорожный транзит контейнеров из Китая в ЕС в 2022 году сократится вдвое [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/10/05/943918zheleznodorozhnyi-tranzit-konteinerov-ruhnet-vdvoe> (дата обращения: 28.05.2024).

¹⁸⁹ Официальный сайт «Российские Железные Дороги» [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/> (дата обращения: 10.05.2024).

были, но и увеличить их до показателей в 4 млн TEU. При этом представитель монополии сообщил, что транзит грузов в контейнерах будет приносить компании около 2 % выручки от фрахта. Выручка РЖД за 2021 год по МСФО увеличилась на 11 % по сравнению с предыдущим годом и составила 2,5 трлн рублей, в том числе 1,6 трлн рублей (+ 8 %) от грузовых перевозок и доступа к инфраструктуре.

Другие участники рынка, такие как «Ведомости», тоже подтверждают спад транзита железнодорожным путем. Они отмечают, что направление Китай-Европа, рискует пасть «до нуля». Ранее же она составляла от общей суммы около 20 %. Какая же основная причина падения? Главной причиной стало то, что РЖД было включено в санкционный список ЕС. Соответственно появились проблемы, связанные со страхованием груза, который следует как в Россию, так и в Белоруссию.

Но это не единственные причины. Также сильно повлияло то, что из России ушли крупнейшие судовладельцы, которые предлагали весьма выгодные условия, к которым все уже привыкли. Ушли такие крупные компании как: «Maersk Line», «СМА-СГМ», «MSC». Используя другие компании, необходимо вести долгие перерасчеты, искать новые пути движения, новые отношения и многое другое. Их уход также связан с началом СВО на Украине.

Так как многие компании ушли из России, то товароборот стал намного меньше и порты освободились. И многие контейнера, которые ранее перевозились на ЖД, теперь перевозятся на морском виде транспорта, ведь это дешевле почти на 50 %. Основной перевозчик в этом направлении является «FM Logistic».

Он также активно развивает транзитные маршруты в обход территории России и Китая. В 2015 году объем китайских инвестиций на эти цели оценивался в 40 млрд долл. США, и с тех пор бюджет только увеличивается. Сейчас создается еще один коридор для обхода в рамках программы ТРАСЕКА (Европа-Кавказ-Азия через Черное и Каспийское моря). 13 апреля 2022 года из китайского Сианя в немецкий Мангейм был отправлен первый контейнерный поезд.

Стабильность ставок на железнодорожный транзит на фоне сбоя и волатильности в других видах транспорта способствовала значительному повышению привлекательности евразийского железнодорожного транзитного маршрута, на базе которого вычисляется индекс ERAI.

Как следствие, объемы перевозок по евразийскому маршруту увеличились за пять лет со 101 тыс. ДФЭ до 547 тыс. ДФЭ, а прирост за прошедший год составил рекордные 64 %. В апреле 2020 г. впервые был зафиксирован двукратный рост объемов перевезенных грузов на маршруте Китай - Европа - Китай: месячный объем составил 41,2 тыс. ДФЭ. Уже в июле была преодолена отметка в 50 тыс. ДФЭ в месяц, а в начале декабря суммарный объем перевезенных грузов достиг 500 тыс. ДФЭ. Увеличение объемов перевозимых грузов оказывает влияние на загрузку поездов. За пять лет средняя загрузка поездов увеличилась с 85 до 107 ДФЭ (+ 25,9 %), а прирост средней загрузки за прошедший год составил порядка 8 %. Данные рисунка 12 говорят о качественном увеличении объемов и эффективности перевозки права грузов.

В 2020 году в связи с сильно возросшим спросом соответственно выросло и количество отправленных поездов. В 2019 году в сутки отправлялось порядка 9 поездов, а в 2020 году эта цифра составила уже 15,54 (+ 72,66 %). За прошедший год в наибольшей степени возросло количество поездов в европейском направлении - с 2 225 до 3 740. Показатель для направления в Китай составил 1 946 поездов. Похожая динамика наблюдается в разрезе объемов перевозок: 198,8 тыс. ДФЭ (+ 45 %) были отправлены в направлении Китая и 348,1 тыс. ДФЭ (+ 77 %) - в направлении Европейского союза¹⁹⁰.

Ключевым фактором сохранения некоторых диспропорций между грузопотоками остается объективное состояние торговли между ЕС и КНР, усугубленное увеличением отрицательного сальдо ЕС во взаимной торговле стран. Таким образом, если в 2019 году количество поездов из Европы в Китай составляло 58,2 % количества поездов в обратном направлении, то в 2020 году через Европу составил 52 % от количества поездов из КНР в ЕС. Резкий рост объемов грузов, пришедших на железную дорогу, стал определенным вызовом для перевозки транспортно-логистических компаний и инфраструктуры вдоль пути следования. Среднее время в пути по евразийскому маршруту в 2020 г. составило 5,82 суток, что меньше показателей 2018 г., но несколько выше, чем за аналогичный период 2019 г. (5,16 суток). Из-за стремительного роста объемов грузов было отмечено некоторое уменьшение

¹⁹⁰ Контейнерные железнодорожные перевозки на Евразийском пространстве в 2020 году [Электронный ресурс]. URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/ff6/ERAI-Review-2020_RU.pdf (дата обращения: 10.05.2024).

средней скорости контейнерного поезда на маршруте: с 1 056 км в сутки в 2019 г. до 936 км в сутки в 2020 г. Тем не менее данные показатели идут в рамках трендов прошлых лет и являются следствием увеличения грузопотока.

Внутренний таможенный транзит применяется при доставке нерастаможенных товаров от места их ввоза на территорию России до места назначения в таможенный орган декларирования.

При этом некоторые импортеры не растаможивают груз в порту, а везут его под таможенным контролем на таможенный пост в месте назначения. Для этого есть несколько причин:

1. Преференции у конкретного импортера или его брокера при оформлении товара на определенном таможенном посту.

2. Плохая история оформления и проблемы с доказательством таможенной стоимости на таможенном посту в месте пересечения границы.

3. Отдельные группы ввозимых товаров оформляются только на специализированных таможенных постах, а не в месте пересечения границы. Например: подакцизные, выставочные, дипломатические товары.

4. Административное регулирование со стороны государства для особо крупных участников ВЭД и резидентов особых экономических зон в части распределения платежей между таможенными.

Приведем пример услуг таможенного транзита компании «Кредо Транс». Компания «Кредо Транс» имеет собственную банковскую гарантию на сумму 50 000 000 руб. для обеспечения транзитных перевозок контейнеров с товарами своих заказчиков из портов Санкт-Петербург, Бронка, Усть-Луга и Новороссийск в адрес таможенных постов, приближенных к складам импортеров.

На основании банковской гарантии оформляется гарантийный сертификат на каждую конкретную партию импортного товара, который впоследствии предоставляется в таможенный орган отправления при заявлении процедуры таможенного транзита.

Компания «Кредо Транс» предлагает услугу по оформлению международного и внутреннего таможенного транзита (далее ТТ) в портах: Санкт-Петербург, Уст-Луга, Бронка и Новороссийск. Оформление ТТ осуществляется в отношении всех мероприятий по перевозке груза в таможенном режиме.

Для примера стоимость услуг по оформлению ВТТ и доставке автотранспортом в режиме ТТ по маршруту: Морской порт Санкт-Петербурга - СВХ в Санкт-Петербурге - разгрузка на складе грузополучателя в Санкт-Петербурге 1x40НС контейнера весом до 20 тонн - 35 000 руб (НДС не облагается).

Ставка включает:

- Оформление гарантийного сертификата;
- Получение разрешения на таможенный транзит;
- Вывоз из порта нерастаможенного товара на другой таможенный склад в режиме ТТ;
- Доставка растаможенного товара на склад клиента;
- Сдачу порожнего контейнера в депо линии.

Свободный период использования а/м с момента заезда на терминал до момента выгрузки на складе - двое суток.

Стоимость простоя а/м свыше свободного периода:

- За третий день - 10 000 рублей;
- С четвертых суток - 13 000 рублей/сутки.

Подводя итог, отметим, что совершение таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и ее завершения характеризуется на данный момент рядом проблем и сложностей, связанных с прохождением процедуры автоматической следования регистрации которых электронного состава транзитных элементов деклараций, хотя в целом мероприятия в рамках таможенного контроля транзита товаров, пересекающих границу ЕАЭС в рассматриваемый период, можно признать достаточно эффективными.

Вопрос 5. Направления совершенствования организации таможенного контроля при таможенном транзите

Транзитные возможности страны определяются действующими законодательными и нормативными актами. Причем для законодательной базы транзитных операций очень важна гармонизация с международными нормами. Одним из главных вопросов таможенного администрирования является таможенный транзит и возникающие при его применении проблемы, пути его совершенствования, а соответственно, развитие транзитного потенциала всего ЕАЭС.

Показателем качества транзитной системы можно считать высокую степень гарантии доставки товаров в место назначения, при том, что сама система гарантий не обременительна для перевозчиков. Направления дальнейшего развития транзита зависят не только от членов правовой деятельности ФТС России, но и от позиций государств на благоприятные условия для осуществления транзитных перевозок по территории ЕАЭС. Нормативное закрепление результатов такого развития возможно в рамках либо модернизации уже существующего таможенного законодательства, либо путем присоединения к уже действующим международным договорам, что предполагает проведение ФТС России комплексной работы совместно с бизнес-сообществом и выработку единой и согласованной позиции. Признавая важность и востребованность таможенной процедуры таможенного транзита, перед ФТС России стоит задача модернизировать механизм таможенного контроля и регулирования транзита товаров, обеспечивающего достоверность контроля, соответствующего требованиям к его простоте, прозрачности и гибкости применения. Поэтому в решении поставленных проблем будет полезен опыт иностранных государств и объединений, а также государствах членах ЕАЭС. В транзитной системы ЕАЭС, аналогичной транзитной системе Европейского Союза, развиваемой одновременно с единой системой гарантий, с последующей интеграцией этих двух систем при обоюдной заинтересованности. ЕС реализовал единую систему таможенного транзита товаров, так называемую NCTS (New Computerised Transit SystemSumA), послужившую ускорению и упрощению перемещения товаров во взаимной и внешней торговле с ЕС. ФТС России необходимо разработать и ввести локальную таможенную систему, охватывающую все таможенные процедуры. Информационное взаимодействие таможенных органов при контроле за транзитными перевозками по территории ЕАЭС, на данном этапе обеспечивается путем использования национальных программных средств контроля таможенного транзита:

- в ФТС России - автоматизированная система контроля таможенного транзита (далее -АСКТТ-2);
- подсистема контроля общих процессов (далее ПСКОП);
- функционирующая в ФТС России - Центральное информационно-техническое таможенное управление (далее ЦИТТУ).

ЕКТС ЕАЭС сможет значительно упростить осуществление соответствующих операций. При этом Система может обеспечить согласованные действия таможенных органов и других органов исполнительной власти. То есть она должна обеспечивать не только упрощение формальностей и увеличение эффективности таможенного контроля, но также иметь управленческое или административное значение, повышая эффективность управления таможенными органами со стороны ФТС России.

ЕКТС ЕАЭС должна включать в свой состав:

- подсистему формирования банка данных, охватывающую информацию о подлинных, утерянных, украденных и фальшивых таможенных печатях и пломбах, оформленных уведомлениях о перевозке груза и поручительских свидетельствах;

- подсистему предупреждения, позволяющую передавать сведения о перевозке товара, а также товара с повышенным риском контрабандных действий от таможни пункта отправления на таможенные транзитные пункты и таможню пункта назначения;

- подсистему обозначения и кодирования товаров;

- подсистему формирования и передачи данных в формате единого административного извещения;

- подсистему регистрации перевозки (номер перевозки MRN - Movement Reference Number). Одноразовый номер MRN будет способствовать ускорению идентификации данных на перегрузку груза на всех этапах транспортировки;

- подсистему информационного взаимодействия контролирующих органов.

Соглашение регулирует два блока вопросов.

Первый предусматривает возможность применения упрощений для декларантов, имеющих опыт работы с генеральным обеспечением при совершении транзитных перевозок и отвечающих установленным критериям. Такие декларанты смогут предоставлять обеспечение в меньшем, чем обычно, размере. Снижение суммы может составить 20 % или 30 % в зависимости от соблюдения ряда условий.

Второй блок направлен на развитие поручительства, как одного из способов обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин. Он определяет общие условия признания поручителей

национальными гарантами и предусматривает применение для них упрощений на сумму от 10 % до 100 % от размера финансовой гарантии.

На сегодня данная система контроля зарекомендовала себя как самый современный, быстрый и надежный способ контроля перемещения товаров через территории третьих стран. При построении ЕКТС ЕАЭС, функционирующей с использованием технических средств и сопряжением информационных систем государств членов ЕАЭС, необходимо исходить из следующих принципов:

1) Основу информационного взаимодействия таможенных служб государств-членов ЕАЭС при транзите товаров должен составлять обмен юридически значимыми электронными документами (преимущественно в формализованном виде). Это позволит оптимизировать процесс совершения таможенных операций за счет обеспечения возможности более глубокой автоматизации процессов таможенного декларирования и таможенного контроля, возможности заблаговременного принятия решений в рамках системы управления рисками и окажет положительное влияние на развитие транзитного потенциала ЕАЭС в целом;

2) Использование при контроле за транзитом товаров информационных технологий с применением технологических устройств, функционирующих на основе систем спутникового позиционирования (навигационных пломб), на всем протяжении перевозки от места ввоза на таможенную территорию ЕАЭС до их выгрузки на складе получателя;

3) Принцип единообразного применения обеспечительных мер при транзите товаров, предусматривающий выработку и применение единых подходов, условий и правил применения обеспечения финансовых гарантий;

4) Принцип однократности представления документов и сведений таможенному органу. Реализация данного принципа позволит обеспечить возможность использования предварительной информации, подаваемой в виде электронного документа, в качестве электронной транзитной декларации при перевозке товаров и далее на иных этапах таможенного контроля и таможенного декларирования после прибытия товаров в место доставки;

5) Принцип единой статусной модели транзитных операций, содержащей описание бизнес-процессов, информационных потоков, перечни сведений, подлежащих обмену между таможенными службами. Данный принцип предполагает определение «свода правил», предусматривающих использование единого информационного пространства, единых подходов при применении системы финансовых гарантий, а также возможность обеспечения «прозрачности» транзита товаров по территории ЕАЭС, включая возможность мониторинга перемещения транзитных товаров, в отношении которых одним из государств-членов ЕАЭС применяются специальные экономические меры.

6) Необходимость унификации законодательств государств - членов ЕАЭС в части привлечения к ответственности и/или применения мер к перевозчикам и иным лицам за нарушения, допущенные при перевозке товаров в соответствии с ТПТТ, в том числе за несоблюдение установленных таможенными органами маршрутов перевозки. Данный принцип имеет своей целью исключение обстоятельств, при которых недобросовестные участники внешнеэкономической деятельности могут остаться безнаказанными в одном члене ЕАЭС, совершив правонарушение, связанное с перевозкой товаров, по территории другого государства.

Реализация общих таможенных процессов при информационном взаимодействии таможенных служб государств членов ЕАЭС, предусматривающих:

- Обмен электронными документами и (или) сведениями в процессе контроля за транзитными перевозками товаров;
- Обмен электронными сертификатами обеспечения и сведениями, необходимыми для взыскания причитающихся таможенных пошлин, налогов;
- Обмен сведениями о применении навигационных пломб, в том числе об их активации/деактивации;
- Обмен предварительной информацией, подаваемой в виде электронного документа;
- Взаимодействие при отсутствии сведений о доставке товаров, либо при получении сведений об их недоставке.

Общие процессы являются важнейшим элементом функционирования единой системы транзита товаров на пространстве ЕАЭС и поз-

воляют обеспечить единый подход при совершении таможенных операций, связанных с контролем транзитных перевозок товаров, соблюдение принципов такого контроля, оперативное выявление нарушений и принятие мер по недопущению нанесения ущерба бюджетам государств-членов ЕАЭС.

Внедрение компьютерных технологий в таможенное декларирование товаров является очевидным и неизбежным процессом. Причиной тому являются преимущества автоматизированной обработки информации:

- 1) Высокая скорость обработки;
- 2) Увеличение объемов выполняемой работы;
- 3) Высокая надежность;
- 4) Непрерывность машинного труда порождает стабильность работы, а значит, ускорение таможенного декларирования.

Поэтому перед ФТС России стоит задача разработать поэтапный переход к компьютеризованной системе. К числу первоначальных стадий такого перехода будет относиться разработка унифицированных таможенных документов. Внедрение компьютеризованной системы в России необходимо для дальнейшего развития внешнеэкономической деятельности взаимодействия с другими государствами и международными организациями (в частности, ЕС). Меры содействия перевозкам должны быть направлены на стандартизацию, согласование и упрощение политики в области транзита, а также соответствующих положений, формальностей, процедур и документов и на решение вопросов организационного характера. Для эффективного внедрения компьютеризованных систем в России необходимо законодательно закрепить статус электронного документа и его юридические свойства. Использование электронных сообщений должно регулироваться специальными процессуальными нормами, закрепляемыми в Таможенном законодательстве.

Компьютеризованные таможенные системы не должны ограничиваться только связями между национальными и иностранными таможенными органами. Они должны быть спроектированы таким образом, чтобы была возможность взаимодействия с иными органами и организациями (например, для получения сведений об уплате налогов, о нахождении товаров в розыске, о соответствии товаров санитарным требованиям). Для сокращения времени простоя на пунктах пропуска

и уменьшения очередей на границе ФТС России необходимо внедрить информационную систему- GoSwift, которая позволила бы вести контроль в области транзита и вносить коррективы в случае необходимости. Данная система действует уже на территории ЕС и весьма успешно. Система GoSwift пригодна для использования таможенной службой, но требует оптимизации для работы на территории ЕАЭС, а также создания технических регламентов и стандартов. Для обеспечения прослеживаемости транзитных грузов, а также минимизации случаев их несанкционированного вскрытия, возможно, будет целесообразно рассмотреть внедрение электронных пломб, например, на базе технологии ГЛОНАСС. Электронная пломба представляет собой запирающее устройство и электронную начинку, в которой хранится вся необходимая информация об отправителе, получателе, маршруте движения, перевозимом грузе и др. Важная особенность электронной пломбы в том, что она дает возможность отследить движение груза по маршруту, используя GPS. С помощью электронной пломбы будет возможно:

1) Визуализировать с помощью загруженных в систему карт (Яндекс, Google) время пребывания транспортного средства с товарами в конкретной местности;

2) Отследить скорость передвижения транспортного средства с товарами;

3) Визуализировать причины, при которых была потеряна связь с пломбой с обозначением даты и времени, а также соответствующим описанием (потеря связи, вскрытие пломбы);

4) Составить сводный отчет о нарушениях работы пломб за определенную дату времени;

5) Установить время, дату, а также визуализировать местность, в которой была установлена пломба на транспортное средство (вагон).

Отслеживание перевозок по территориям стран ЕАЭС на всем пути следования (перевозки) будет осуществлять национальный оператор государства-члена, на территории которого начинается такое отслеживание, информация от которого передается соответствующим контролирующим органам. Правительство России назначило на оператора для пломбирования транспортных средств, следующих с грузами через территории Евразийского экономического союза - Центр развития цифровых платформ (далее ЦРЦП).

Пломбы будут устанавливаться не только на фуры, но и на двери железнодорожных грузовых вагонов. Устройство будет непрерывно передавать в информационную систему слежения сведения о нахождении и сохранности груза. В «нештатной ситуации» пломба регистрирует и немедленно передает данные о событиях, которые с ней происходят (снятие крепежного троса, разрушение корпуса, отсутствие связи и др.). Все данные, которые пломба передает в систему, будут отслеживаться контрольно-надзорными органами.

Таким образом применение электронных пломб обеспечит:

- Прозрачность и безопасность перевозок;
- Отслеживание перемещения грузов в реальном времени;
- Оптимизацию проведения контролирующими органами проверочных мероприятий с учетом данных навигационной пломбы о наличии либо отсутствии тревожных событий в ходе перевозки. Это позволит сократить количество проверочных мероприятий, связанных с досмотром содержимого грузовых емкостей транспортных средств.

Технология электронного пломбирования позволит в разы сократить время доставки товаров, проверок на таможне, повысить безопасность на транспорте, внедрить электронный документооборот на международных перевозках. Это поможет исключить нарушения таможенного законодательства и человеческий фактор при проверках. В качестве следующего примера направления для дальнейшего развития ТПТТ можно предложить ФТС России поддержать системы e-SMR e-TIR. Система e-SMR регламентируется Дополнительным протоколом к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающейся электронной накладной e-SMR. Данную систему уже поддержали Европейская комиссия, а также Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных наций (ЕЭК ООН). Система e-SMR предоставит ряд преимуществ:

- 1) Финансовые (итоговая сумма транспортных расходов в 3 -4 раза меньше, более быстрое оформление документов (так как нужно вводить меньше данных, не нужны бумажные экземпляры документов, не нужно отправлять по факсу/сканировать/отправлять по почте документы, не нужно хранить документы в архивах, и т. д.), более быстрое выставление счетов, а также меньше расхождений при доставке и приеме грузов);

2) Прозрачность операций и отслеживаемость грузов (точность данных, контроль и мониторинг грузов, доступ к информации в реальном времени и возможность подтвердить получение и доставку грузов).

Кроме того, данная система будет способствовать сотрудничеству со службами, осуществляющими таможенное декларирование, а также сотрудничеству с другими службами, в частности, со службами, осуществляющими контроль перевозок и управление парком транспортных средств. Благодаря системе e-SMR увеличивается эффективность логистики (за счет увеличения экономической конкурентоспособности стран и сторон). повышается безопасность дорожного движения (например, посредством присоединения e-SMR к системе eCall (автоматическая система экстренных вызовов для грузового транспорта)). Система eTIR Международного союза автомобильного транспорта (далее МСАТ) направлена на компьютеризацию процедуры МДП с дальнейшим повышением безопасности и эффективности системы МДП. Целью eTIR является сведение воедино преимуществ, предлагаемых уже существующими ИТ-инструментами и системами, компьютеризованными процессами в области логистики, перевозок, электронной Таможни (eCustoms) и других соответствующих процессов, чтобы сделать процедуру и Официальный сайт Евразийской экономической комиссии МДП более простой, взаимосвязанной и адаптированной к тенденциям современного таможенного декларирования и логистики. Для ФТС России данная система предоставит следующие преимущества:

1) Снижение объема работы с документами упрощает и ускоряет осуществление таможенного контроля. Возможность легкой интеграции с универсальными системами для оптимизации процедур.

2) Системы МСАТ и ЕЭК ООН предлагают таможенным органам защищенные веб-сервисы для проверки действительности конкретной электронной гарантии и получения всех данных по перевозке eTIR.

3) Сотрудники таможни имеют мгновенный доступ к данным МДП, предоставляемым всеми предыдущими таможенными пунктами, включая декларацию, принятую в таможенном пункте отправления, и

номер пломбы Электронный процесс обеспечивает большую безопасность, снижая риск мошенничества. Участники внешнеэкономической деятельности также будут иметь преимущества:

- отсутствие необходимости тратить время на поездку для получения бумажных книжек МДП. Держатель получает их в режиме «онлайн» по запросу и распечатывает («распечатанная дома» книжка МДП);
- платежный механизм в режиме «онлайн» позволяет сэкономить деньги и является более экологичным, так как при его использовании держателю необязательно физически являться в ассоциацию;
- «распечатанная дома» книжка МДП заполняется автоматически перед распечаткой перевозчиком, что значительно ускоряет процедуру и снижает риск ошибки;
- «распечатанную дома» книжку МДП можно распечатать в любое время и дистанционно, можно отправить по электронной почте в формате «pdf».

Таким образом, на рис. 47 представлены основные направления совершенствования таможенного контроля при транзите товаров.

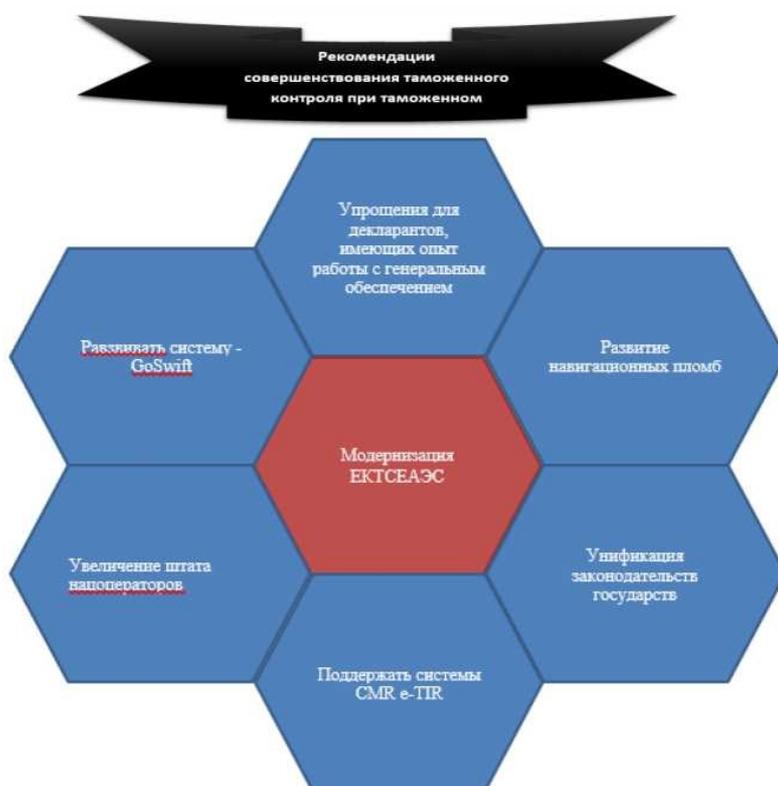


Рис. 47. Рекомендации по совершенствованию таможенного контроля транзита товаров

Вышеперечисленные предложения помогут ФТС России как ответственному органу за регулированием ТПТТ товаров, решить ряд проблем, связанных с несовершенством законодательной базы, информационных технологий и средств контроля в области транзита товаров как по территории ЕАЭС, так и через территории третьих стран, а также как по территории ЕАЭС, так и через территории третьих стран, а также направленных на унификацию регулирования и облегчения условий транзита товаров.

Вопрос 6. Развитие транзитного потенциала ЕАЭС

Увеличение транзитного потенциала ЕАЭС видится нам в реализации общесистемных мероприятий и мероприятий в области развития инфраструктуры и технологии перевозок по следующим направлениям:

1) Развитие евразийских транспортных коридоров¹⁹¹.

Основную часть транзитного потока обеспечивают транзитные коридоры, расположенные к маршрутам транспортировки в сообщении Китай - Россия - Европа, Китай - Казахстан - Россия - Европа, Китай - Казахстан - страны Ближнего Востока/ Европа, Балтика - Ближний Восток. В числе основных сложившихся транспортных коридоров, следует выделить:

- Западная Европа - Западный Китай;
- Северный морской путь;
- Транссиб;
- Трансазиатская железнодорожная магистраль;
- Коридор Север-Юг;
- Транскапийский международный транспортный маршрут.

¹⁹¹ Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов [Электронный ресурс]. URL: <https://index1520.com/analyt-ics/analiz-sushchestvuyushchikh-mezhdunarodnykh-transportnykh-koridorov-prokhodyashchikh-cherez-territor/> (дата обращения: 10.05.2024).

В долгосрочной перспективе, для сохранения дальнейшего роста транзитного контейнер потока потребуется снижение тарифа на перевозку по территории ЕАЭС.

Для увеличения транзитного потенциала ЕАЭС необходимо:

- Создание и развитие в государствах-членах ЕАЭС сети опорных транспортно-логистических центров;
- Строительство новых инфраструктурных проектов (ВСМ «Евразия» и др.);
- Продолжить работу по повышению эффективности и оперативности пунктов пропуска (совершенствование технологии, сокращение времени проведения контрольных функций);
- Увеличение уровня контейнеризации перевозимых грузов;
- Создавать комплексные сервисные услуги;
- Внедрять современные подходы и ИТ-системы контроля, мониторинга и управления грузопотоками и инфраструктурой;
- Ликвидировать «узкие» места на транзитных направлениях;
- Активизировать маркетинговую работу по привлечению дополнительных грузопотоков для перевозок по территории Союза. Таким образом:

1. Активное развитие транзитного потенциала в последнее время в ЕАЭС стало своевременным шагом, позволившим конкурировать с глобальными логистическими «монополиями» и начать наращивать объемы перевозок транзитных грузов между Европой и Азией. Сухопутные Евразийские транзитные коридоры, проходящие по территории ЕАЭС, уже обеспечивают приемлемые сроки и стоимость доставки транзитных грузов. Инфраструктурную основу этих коридоров составляют широтные железнодорожные магистрали России, Казахстана и Белоруссии. - Железные дороги ЕАЭС сохраняют доминирующую роль в транзитных перевозках по территории Союза.

2. Транзитный потенциал ЕАЭС в перспективе имеет возможности для переориентации с морского контейнерного грузопотока между Западом и Востоком доли в 5-10 %.

3. Преобладающая роль морских перевозок на трансконтинентальных маршрутах сохранится.

4. Значительный резерв в повышении транзитного потенциала Союза имеется в экономическом аспекте, установление конкурентных тарифов на железнодорожный транзит позволяет рассчитывать на часть провозных способностей морского транспорта между Европой и Азией. Помимо расстояний и сроков перевозки, в пользу евразийского транзита играет нахождение точек происхождения/назначения груза в глубине обоих континентов. Контейнеризация грузов позволит получить дополнительный прирост транзитных перевозок и снизит проблему обратной загрузки.

5. Евразийские сухопутные коридоры ввиду разветвленности сети в большей степени являются не конкурентами между собой, а взаимодополняющими звеньями евразийского транзита.

6. Автомобильный транспорт также играет ключевую роль, особенно в обеспечении более густой сети между основными городами:

- устранение дисбаланса грузопотоков;
- обеспечение увязки мероприятий различных государств;
- обеспечение координации перевозок и развития инфраструктуры в рамках различных региональных и макрорегиональных программ, включая «Один пояс, один путь» и европейскую систему опорных коридоров TEN-T.

Для решения этих вопросов необходимы:

1. План инфраструктурного развития основных коридоров, по формату описания сети базовых коридоров (core network corridors) транспортной части европейской программы CEF включая:

- Мероприятия по расшивке узких мест на магистральной инфраструктуре (в увязке с программами развития коридоров в ЕС (core network corridors), в Казахстане (ЦАРЭС), в Китае;
- Мероприятия по развитию приграничной инфраструктуры, включая расширение пропускной способности пунктов пропуска через государственные границы и оснащение их современными технологиями досмотра, развитие приграничных станций;
- Мероприятия по мультимодальной интеграции, включая развитие узловых ТЛЦ и морских портов, инфраструктуру контейнерных перевозок.

2. План мероприятий по совершенствованию перевозочного процесса, включая:

- цифровизацию перевозочного процесса (продвижение электронного документооборота и отслеживание грузов, план внедрения единого мониторинга контейнерных перевозок от (из) ЕС до (в) КНР и обратно, регламенты использования различных электронных устройств и ведение их реестра);

- усиление интероперабельности, обновление и технологическое совершенствование подвижного состава;

- на железнодорожном транспорте: стыковка твердых ниток графика по всему маршруту следования и развитие морских фидерных перевозок, совершенствование тарифной политики и ее долгосрочные ориентиры по коридору в целом и в отдельности по странам прохождения маршрутов, в частности, формирование жесткого сквозного тарифа по всему коридору, снижение времени на формирование поездов;

3. Информация о существующих и перспективных маршрутах перевозок на территории стран ЕАЭС и в целом между Европой и Азией, включая сроки и стоимость прохождения по маршруту в целом и в разрезе различных его участков, а также «меню» предоставляемых сервисов на каждом маршруте.

4. План маркетинговых мероприятий (информирование грузовладельцев о преимуществах маршрутов) по привлечению дополнительного грузопотока.

5. Международный мониторинг реализации мероприятий.

Также возможным решением может стать запуск совместной инициативы развития системы управления международными транспортными коридорами О2О («От океана к океану») для целей развития грузовых перевозок между странами ЕАЭС, Азией и Европой.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 7

Задание 1. Изобразите графическую иерархическую систему нормативных правовых актов, регулирующих порядок осуществления таможенного контроля (в порядке убывания их юридической силы).

Задание 2. Изобразите графически схему обмена информацией между таможенными органами государств-членов ЕАЭС. Какие на ваш взгляд существуют проблемы информационного взаимодействия?

Задание 3. Изобразите графически технологическую схему таможенного контроля грузового автотранспорта в автомобильном пункте пропуска по прибытии на таможенную территорию.

Задание 4. Изобразите графически технологическую схему таможенного контроля пассажирского автотранспорта (автобусов) в автомобильном пункте пропуска по прибытии на таможенную территорию.

Задание 5. Изобразите графически технологическую схему таможенного контроля пассажирского автотранспорта (автобусов) на автомобильном пункте пропуска при выезде с таможенной территории.

Задание 6. Изобразите графически технологическую схему проведения досмотра грузов, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Тема 8. ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ

Вопрос 1. Понятие и общие положения таможенного контроля

Таможенный контроль - это в первую очередь один из способов исполнения политики в сфере таможенного дела нашего государства. Сюда можно отнести набор определенных мер, которые реализуют сотрудники таможенных органов для того, чтобы исключить нарушения действующего законодательства участниками внешнеэкономической деятельности (далее ВЭД). А также для проведения проверки законности перемещения как товаров, так и транспортных средств.

Во вторую очередь, таможенный контроль это не только мера достижения политических целей, но и также регламентация деятельности самой таможни, а именно: права и обязанности сотрудников при выполнении необходимых задач.

В соответствии ст. 2 ТК ЕАЭС Таможенный контроль - это совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства государств-членов¹⁹².

Работа таможенных органов в какой-то степени связана и понимается с проведением таможенного контроля. Чтобы более детально разобраться определение, стоит углубиться в то, что нам предлагает ТК ЕАЭС, а конкретно Глава 44.

Исходя из проанализированных данных имеем, что таможенный контроль - набор уже опробованных на практике действий с особыми правилами. И этих правил достаточно, чтобы выявить какое-либо нарушение в области таможенного контроля.

Таможенный контроль - это вид государственного контроля, осуществляемый органами государственной власти. Его основные принципы состоят в осуществлении контролирующей функции и закреплении форм и порядка проведения контроля законодателем. Управление объектами таможенного контроля регулируется значительным количеством актов государств-членов ЕАЭС.

¹⁹² Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 2.

Действия таможенных органов при реализации таможенного контроля могут быть классифицированы в зависимости от объекта контроля. Существует таможенный контроль товаров и таможенный контроль транспортных средств международных перевозок. Контроль осуществляется в соответствии с законодательством, которое является основой для его реализации.

Важным аспектом таможенного контроля является закрепление порядка его проведения в законодательных актах. Такой подход ограничивает произвол и обеспечивает единое применение правил на всех уровнях таможенной службы. Кроме того, многие действия таможенных органов требуют дополнительной регламентации, что достигается при помощи актов государств-членов.

Таким образом, таможенный контроль – это важный вид государственного контроля, осуществляемый органами государственной власти, который подчиняется одному общему законодательству по всей территории ЕАЭС. Его формы и действия таможенных органов жестко регламентируются законодательством, что гарантирует единообразное применение правил на всех уровнях таможенной службы¹⁹³.

Ст. 322 ТК ЕАЭС фиксирует наиболее распространенные формы классификации таможенного контроля. Опираясь на неё можно выделить, какие процедуры проводятся для каждого конкретного случая. А именно:

- 1) проверка документов и сведений;
- 2) устный опрос;
- 3) получение объяснений;
- 4) таможенное наблюдение;
- 5) таможенный осмотр;

Исходя из вида проведения проверки можно выделить несколько основных объектов контроля, точнее:

1. товары и ТС;
2. деятельность индивидуальных предпринимателей, стоящая в наблюдении у ТО;
3. для эффективной работы таможенных органов необходимы определенные документы, которые подтверждают правомерность перемещения товаров через границу;

¹⁹³ Гречкина О.В. Таможенный контроль как административно-юрисдикционная деятельность // Право и практика. 2014. № 1. С. 104.

4. также важно знать, какие сроки необходимы для проведения процедур по таможенному контролю для всех товаров, которые находятся под его наблюдением (к примеру, перевозчик соблюдает сроки транспортировки товара по прописанным и установленным срокам).

Так как проведение таможенного контроля является базовой и первой задачей таможенных органов, то при его осуществлении сотрудники опираются на такой основополагающий принцип - выборочность¹⁹⁴. Это означает, что в каждом отдельном случае структурные подразделения ФТС выбирают исключительную форму и схему проведения контролируемых работ. Всё потому, что нынешняя экономика является необъятной, где действует большое множество процедур. Ведь даже некрупные предприятия или компании постоянно перевозят через таможенную границу не одну единицу товара. И провести проверку в отношении каждого, да еще и в сжатые сроки, неподвластно человеческому существу.

Из чего следует, что качество и результативность проведения таможенного контроля всё же имеет зависимость от того, как логически и продумано реализована система. В настоящее время таможенные органы активно сотрудничают не только с участниками ВЭД, но и с другими контролирующими органами страны и международного сообщества. Однако, для того чтобы обеспечить эффективность данного взаимодействия, необходимо использовать инструменты, которые способствуют повышению качества таможенного контроля.

В этом контексте следует обратить внимание на систему управления рисками (далее СУР), которая значительно повысила эффективность таможенных процедур. Благодаря СУР, снижается вероятность ошибок во время контроля и повышается эффективность использования ресурсов таможенной службы. Кроме того, использование СУР позволяет повысить прозрачность и надежность таможенных процедур, что в свою очередь улучшает деловую среду и способствует дальнейшему развитию внешнеэкономической деятельности.

Такая система позволяет значительно ускорить перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу, вдобавок и:

1) содействовать участникам, которые благоприятно осуществляют предпринимательскую деятельность;

¹⁹⁴ Афонин П.Н. Информационные таможенные технологии: учебник. СПб., 2019. С. 118.

2) обратить внимание на отстающие сферы функционирования в связи с разгрузкой данной деятельности и персонала;

3) увеличить масштабы по поиску нарушений и составлению на их основе динамики и статистики для того, чтобы предотвратить будущие неполадки в системе.

Организацию таможенного контроля в таком виде РФ позаимствовала у зарубежного законодательства¹⁹⁵. Пути ускорения процессов во внешнеторговой деятельности возможны именно путём автоматизации в такие области, как ведение электронного документооборота и упрощения контроля благодаря досрочному выпуску товаров и транспортных средств через границу.

Согласно статистике, проведенной таможенными органами других государств (по большей части европейских), при таможенном контроле проводится только 10-15 % досмотра от общего количества товаров в год.

Система управления рисками работает следующим образом:

1) Для начала система автоматическим образом ищет и далее обрабатывает информацию об объектах, проведенных мерах и итогах таможенного контроля;

2) Затем присваивается профиль риска для каждой отдельной товарной партии. От этого будет зависеть форма самого таможенного контроля;

3) После этого система выявляет в какую область риска входит данный контрагент: низкий, средний или высокий (так называемый индикатор риска);

4) На основе этого определяются меры по сокращению или полной ликвидации рисков. СУР предлагает способы решения проблемы;

5) Выбираются объекты для контроля;

6) В настоящее время активно используются меры, направленные на уменьшение рисков. Одной из областей, где применяются такие меры, является экономика. Важной составляющей принятия мер по минимизации рисков является статистический анализ данных;

7) Подведение итогов и проведение анализа результатов применения мер по соблюдению законодательства РФ.

¹⁹⁵ Кухаренко М.Я. Управление модернизацией таможенной службы: Учебник. М., 2018. С 46.

В тот момент, когда система осуществляет анализ по выявлению профиля риска, возникают различные факторы, на основе которых формируется положительная или же, наоборот, отрицательная оценка объекта. Они делятся на внутренние и внешние.

К первой группе можно отнести информацию, присутствующую в базе данных у самих таможенных органов, например, декларации контракты и т.п. Во вторую группу входит информация, получаемая извне, из различных источников государственных органов (например, ФНС или Росалко).

По данным, предоставленным таможенной РФ, СУР пропускает через себя около 1500 различных параметров. И эта цифра увеличивается каждый день.

В некоторых случаях система указывает на необходимость привлечения независимого специалиста, который не имеет заинтересованности в результатах, для более детального проведения таможенного контроля. Он содействует таможенному органу, но при этом указывает на изъян системы, при котором сама таможня не в силах разрешить ситуацию из-за неимения определенных и более глубоких познаний в той или иной сфере. Если кратко, то он имеет набор инструментов, которые позволяют оценить и минимизировать возможные риски.

Следует отметить, что в ходе проведения таможенной проверки могут использоваться различные методы и формы таможенного контроля, о чём и пойдет речь в следующем параграфе работы.

Вопрос 2. Порядок проведения таможенного контроля в современных условиях

При исследовании проблем невозможно обойтись без рассмотрения нормативно-правовой базы в области порядка проведения таможенного контроля. Эта база достаточно обширна. Конечно, с одной стороны, это огромный плюс, ведь есть правовая практика, на которую можно опираться в случае возникновения спорных ситуаций. С другой же стороны, участникам внешнеэкономической деятельности, особенно новичкам, вошедшим в сферу экспорта-импорта, сложно в ней разобраться, учитывая, что на постоянной основе вносятся дополнительные правки и изменения.

Большая часть положений зафиксирована, в ТК ЕАЭС и ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» за номером 289. В первом указаны формы таможенной проверки, определены место и сроки их проведения. При проведении таможенной проверки выделяют определённый порядок верного оформления документов, он зафиксирован в Приказе ФТС № 2713.

Что касается таможенной проверки, то её можно осуществить всего в двух формах, конкретно это выездная и камеральная. Эти виды проверок значительно друг от друга отличаются. Далее подробнее рассмотрим о каждой из них.

Камеральная проверка это та, что проводится по месту самого таможенного органа, т.е. сотрудники не выезжают к определенному лицу. Такая проверка рассматривает и сверяет всю информацию, находящуюся в различных документах (таможенные, коммерческие, транспортные). И её срок не может быть больше, чем 90 дней. Частота проверок в данном случае не ограничена¹⁹⁶.

Абсолютной противоположностью является выездная проверка. Сотрудник таможенного органа осуществляет выезд по факту осуществления деятельности предприятия или же на юридический адрес. Длительность проведения 2 месяца, рекомендуется проводить данное действие не более одного раза в год. Если же проверка проводится по плану, то он разрабатывается заранее сотрудниками ТО и подписывается руководителем. Если проверка вне плана, то основанием к выезду будет служить проведенная работа по аналитике с указанием чётких оснований для проведения такой проверки.

И как можно выявить из Таможенного Кодекса ЕАЭС таможенная проверка это одна из 12 форм таможенного контроля, причем она несёт в себе важную и самую значимую роль среди остальных.

Но ни одна таможенная проверка, ни одна таможенная операция не сможет совершенствоваться в современных тенденциях без внедрения в деятельность таможенных органов информационных технологий. Совершенствование автоматизированной системы прописано и регламентировано Стратегией развития до 2030 года ФТС России.

¹⁹⁶ Ермилов И.С., Игнатьев Г.В. Передовые информационные технологии в таможенном деле // Информационная безопасность регионов [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/peredovye-informatsionnye-tehnologii-v-tamozhennom-dele/viewer> (дата обращения: 26.01.2023).

Цифровизация так или иначе связана с изменением всей сферы научного прогресса, в том числе и таможенного дела. В свою очередь это повышает эффективность совершения таможенного контроля, создавая единое информационное пространство.

Ниже на рис. 48 представлены ведущие цели информационной политики.

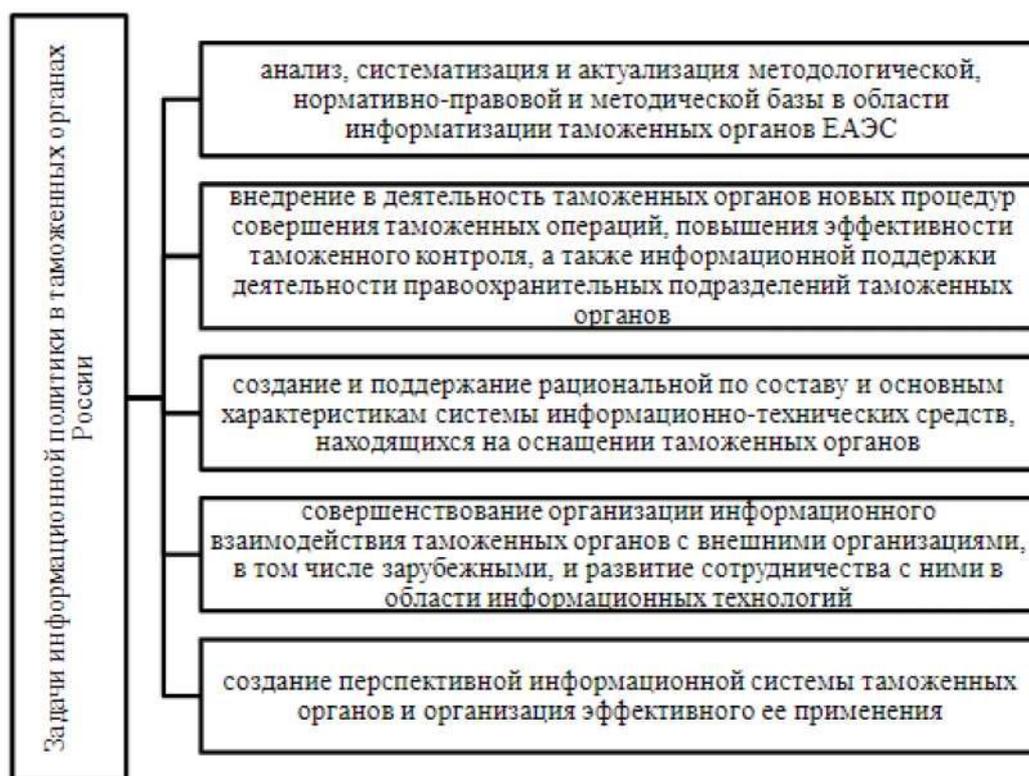


Рис. 48. Цели информационной политики

Введение новых информационных технологий является сложным процессом, для чего может потребоваться углубление в принципы их осуществления для решения определенных проблем при внедрении автоматизированных систем (рис.49).



Рис. 49. Принципы осуществления информационных технологий

В информационную политику входит как автоматизированная информационная система (далее АИС), так и информационные технологии. Информационные технологии - это среда деятельности, которая непрерывно связана с изобретением техники для обработки, передачи, информации.

Что касается автоматизированной информационной системы, то простыми словами это систематизированный набор разрозненной информации, а также технический устройств, оборудования, программных средств, и обученного кадрового состава. Такая система помогает наладить все процессы при помощи программно-технический средств. Если конкретнее, при совершении таможенного контроля, операций, проведения платежей.

Без данной системы невозможно обойтись по некоторым причинам:

1. Увеличение числа пользователей;
2. Постоянная динамика изменения нормативно-правовой базы;
3. Рост числа грузоперевозок через таможенную границу;
4. Вынужденность взаимодействия с иными организациями и иностранными коллегами.

Какие конкретно направления реализует такая система? Рассмотрим ниже. Следует отметить, что АИС в своей области незаменима, особенно в плане человеческой деятельности¹⁹⁷.

К ним относится:

¹⁹⁷ Алексеева М.В. Правовое регулирование информационной деятельности таможенных органов Российской Федерации: Учебное пособие. М., 2018. С.7.

- 1) обеспечение всех структурных подразделений информацией;
- 2) автоматизированное заполнение документов;
- 3) повышение эффективности контроля транспортировки товаров и транспортных средств через границу;
- 4) улучшение мер регулирования правонарушений.

Подводя итоги вышесказанного, важно сказать, что автоматизированная система играет важную роль в таможенных органах и позволяет этой и не только отраслям стабильно и динамично развиваться. Далее перейдём к более глубокому разбору основной линии данной работы, связанной с применением цифровых технологий при таможенном контроле.

Вопрос 3. Виды цифровых технологий в таможенном контроле

Перемещение или перевозка товаров и транспортных средств через границу производится только с применением таможенных операций. И как раз совершение этих операций в онлайн-формате как нельзя актуально.

Таможенные операции - это набор определенных способов, которые требуются для того, чтобы участники внешнеэкономической деятельности не нарушали законодательство, действующее на территории ЕАЭС.

Ниже на рис. 50 будут представлены типы таких операций и их значение.



Рис. 50. Типы таможенных операций

При проведении таможенных операций на данный момент используется несколько видов цифровых технологий. К ним можно отнести:

- 1) Электронное декларирование;
- 2) Регистрация деклараций с помощью специальных автоматизированных программ;
- 3) Выпуск товаров в автоматическом режиме.

Благодаря IT-технологиям удалось разработать электронное декларирование, которое выявило новые пути совершения операций без использования бумажных носителей. В нашей стране последнее десятилетие очень активно внедряются информационные технологии в структуру деятельности таможенных органов власти, ведь именно электронное декларирование одна из приоритетных задач в российской таможне.

Целями электронного декларирования являются:

- 1) упрощение ведения бизнеса для организаций или частных лиц;
- 2) уменьшение объёмов бумажных документов;
- 3) сделать «открытыми» все сведения для обмена между участниками ВЭД и таможенными органами.

Первым шагом перехода от письменного декларирования стало такого способа, как декларация на носителе (по типу дисковода), далее появился так называемый процесс «ЭД-1». Именно по этой технологии передавались данные с помощью радаров связи, в качестве защиты таких файлов использовали электронную цифровую подпись. Помимо заполнения нужных форм, файлы в нём необходимо было отсканировать, что было очень затратно по времени, а также финансово, так как данная программа требовала качественное обслуживание.

И, наконец, спустя немаленькое количество времени, путём проб и допущенное множество ошибок человеческий прогресс в области таможенной деятельности привёл к улучшенной версии электронного декларирования - ЭД-2. Теперь появилась возможность передавать все документы через такой ресурс, как «Интернет». Самое же главное отличие - форматирование файлов, т.е. все документы, которые использовались для заполнения декларации, автоматически преобразовываются в нужный вид.

Например, у участника ВЭД есть необходимость приложить к декларации какой-то подтверждающий документ. Если он провозит детское питание, то получение заключения в Роспотребнадзоре обязательно. И с помощью ЭД-2 во время подачи декларации достаточно указать идентификационный номер, у сотрудников таможенных органов вся информация высветится, и будет достаточно только перепроверить указанные данные с заявленными от контрагента. Ко всему прочему, эту проверку будет проводить тоже автоматизированная система, что абсолютно исключает влияние человеческого фактора.

Ещё одним преимуществом последней названной системы является подача декларации в абсолютно любой таможенный пост, а не только конкретный, что очень удобно, если товару или транспортному средству требуется пересечь на своём пути не один таможенный пост.

Электронное декларирование включает такие технологии, как:

1. Предварительное информирование;
2. подача декларации в электронном виде;
3. Предварительное декларирование;
4. Удалённый выпуск.

Более подробно изучим первый пункт. Предварительное информирование имеет ряд преимуществ, особенно предоставление всей информации о товаре прямо на сам пункт пропуска. То есть сведения попадают к таможенным органам ещё до момента их приезда на границу, что ускоряет процесс прохождения пропуска и позволяет ликвидировать ожидание на таможенных постах, которые приносят убытки участникам ВЭД в связи с порчей некоторой продукции.

Конкурентным преимуществом электронного предварительного информирования помимо увеличения скорости прохождения границы, также является сокращение затрат в финансовом плане (где-то на 10 % по данным за 2020 год), а также возможность запланировать и соблюсти сроки поставки груза к потребителю.

В этом помогает инструмент Портал «электронное предоставление сведений», который расположен на официальном сайте Федеральной таможенной службы, там можно найти полезную информацию о таможенных процедурах, законодательстве и новостях в сфере таможенных операций, и благодаря ему и другие участники зарубежных

стран могут легко ориентироваться в сфере декларирования. В настоящее время во всех таможенных органах, расположенных на границе, обеспечена возможность применения данной технологии.

Исполнение идеи «цифровой таможни» и разработка комплексной системы регулирования могут принести многочисленные преимущества как для государства, так и для населения и бизнеса (табл. 27).

Хотя цифровые технологии в сфере таможенного дела имеют значительные преимущества, зарубежный опыт показывает наличие ряда сложностей, которые могут затруднить создание эффективной системы управления внешней торговле.

Основными из них являются следующие. Отсутствие согласованной позиции о механизмах внедрения электронного обмена информацией с государственными органами, выдающими разрешительные документы, представляется одним из главных факторов, ограничивающих развитие электронного таможенного дела в странах постсоветского пространства.

Таблица 27 - Последствия применения системы «цифровая таможня» в различных сферах деятельности зарубежных стран

Объекты	Преимущества
Государство	Использование информационных технологий для совершенствования таможенного контроля. А также вводится максимальное их использования
Предприятия	Позволяет уменьшить время и средства предприятий за счёт увеличения товарооборота, исключения субъективных факторов
Население	Распространяется исключительно на предприятия и не затрагивает интересы населения

Кроме того, проблема ограниченного доступа к тарифной и статистической информации на территории этих государств также является значимой, поскольку аналогичные системы в Европе успели зарекомендовать себя как удобные и эффективные.

В сфере электронного декларирования и электронного документооборота законодательство также нуждается в доработке для опти-

мальной работы системы. Недостаток финансирования и низкая техническая оснащенность таможенных органов, а также недостаток квалифицированных специалистов, знакомых с принципами регулирования электронного таможенного дела, дополнительно ограничивают эффективность системы в рассматриваемом регионе.

Современная жизнь связана с использованием информационных технологий во многих областях. Однако, использование информационно-коммуникационных технологий (далее ИКТ) сопряжено с опасностью для государства и общества. Среди причин возможных угроз можно выделить различные киберпреступления, такие как хакерские атаки на сайты органов власти и местного самоуправления, использование вирусов-шпионов, которые передают конфиденциальную информацию заинтересованным лицам из других стран. Кроме того, информационные войны с помощью ИКТ могут стать причиной возникновения угроз.

Также, существует вероятность возникновения «форс-мажорных» обстоятельств, что может привести к катастрофическим последствиям для государства. Например, перевод всей документации в электронный формат без наличия резервной копии может привести к ее полной потере, а переход на обучение специалистов с помощью современных ИКТ, без альтернативных методов обучения, может привести к катастрофическим последствиям в различных областях знаний.

В современном мире информационные терминалы становятся все более популярным и удобным средством информационного обмена. Они предлагают несколько преимуществ перед традиционными способами информирования о таможенных процедурах.

Во-первых, информационные терминалы обладают простотой и практичностью использования. Пользователи могут легко получить информацию о требованиях и правилах таможенного контроля без необходимости прибегать к помощи таможенного инспектора. Это особенно актуально для физических лиц, которые часто сталкиваются с проблемами прохождения таможенного контроля.

Кроме того, использование информационных терминалов может уменьшить степень участия таможенного инспектора в повседневной консультации физических лиц. Это дает возможность таможенным инспекторам обращать больше внимания на более сложные и ответствен-

ные задачи. Дополнительными преимуществами использования информационных терминалов являются наличие различных сервисов, таких как валютный калькулятор и быстрый доступ к нормативно-правовым актам. Это усиливает удобство использования информационных терминалов и упрощает процесс получения необходимой информации.

Вопрос 4. Роль кинологической службы ФТС России при таможенном контроле

Специалисты-кинологи таможенных органов со служебными собаками могут быть задействованы в мероприятиях, проводимых другими правоохранительными органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, по совместно разработанным планам оперативно-розыскных, профилактических и иных мероприятий, а также по разовым заявкам.

Сегодня специально подготовленных собак активно применяют как в России, так и за рубежом в качестве эффективного средства, способствующего предотвращению, пресечению, раскрытию и расследованию террористических актов, фактов контрабанды и незаконного распространения наркотиков, других видов организованной преступности, а также в целях обеспечения надежной охраны особо важных объектов, общественного порядка и общественной безопасности.

В кинологической деятельности таможенных органов применяются следующие категории служебных собак:

1) специальные - по поиску и обнаружению взрывчатых веществ, оружия, боеприпасов, наркотических, психотропных и сильнодействующих веществ;

2) собаки-детекторы - специализированные собаки, используемые как средство, инструмент исследования (биологический индикатор запаховых следов) в лабораторном анализе запаховых следов;

3) караульные - для усиления охраны территории таможенных органов.

Обязанности специалиста-кинолога и его профессиональная деятельность определяются его должностным регламентом и включают дрессировку (тренировку) и применение служебных собак в борьбе с преступлениями и правонарушениями, отнесенными к компетенции таможенных органов.

Кинологические подразделения при организации работы основываются на информации об участниках внешнеэкономической деятельности, перевозчиках, имевших правонарушения в таможенной сфере, и иных данных оперативной обстановки для обеспечения принятия решения по наиболее эффективному применению служебных собак.

При производстве повседневного таможенного контроля товаров и транспортных средств специалисты-кинологи, организуя применение служебных собак, руководствуются результатами анализа оперативной обстановки, складывающейся на конкретном объекте в регионе деятельности таможенного органа.

При этом необходимо учитывать факторы, способные существенно влиять на ее состояние, в частности: изменение интенсивности и маршрутов движения транспортных средств через пункты пропуска, особенности оформления товаротранспортных документов и документов, удостоверяющих личность физических лиц (дата получения, гражданство, место жительства), характер поведения пассажиров, а также сообщения ориентировок о лицах, причастных к контрабанде, используемых ими транспортных средствах, о времени и месте их появления и т.п.

При получении оперативной информации от должностных лиц соответствующих подразделений специалисты-кинологи обязаны строго и неукоснительно выполнять требования конспирации, не допускать раскрытия планируемых и осуществляемых действий. В этих целях работа специалистов-кинологов на пунктах пропуска должна строиться с чередованием следующих видов деятельности:

- 1) регулярная смена графика работы специалистов-кинологов;
- 2) привлечение специалистов-кинологов для досмотра транспортных средств с учетом расписания их движения;
- 3) систематическое чередование проведения внеплановых и плановых оперативно-розыскных мероприятий с участием специалистов-кинологов;
- 4) периодическое усиление таможенных постов максимальным количеством сил и средств кинологических подразделений таможни и таможенных органов региона, а в случае острой необходимости - Центральной таможни (Кинологического центра ФТС России).

С учетом физиологических возможностей служебных собак рекомендуется применение метода выборочного контроля, основанного на анализе факторов риска. В этом случае специалист-кинолог после применения собаки проводит дополнительное изучение, накопление и

анализ информации, связанной с обстоятельствами, способствующими совершению перемещения через таможенную границу контрабанды.

На основе полученных при этом результатов специалист-кинолог по согласованию с руководителем оперативной группы устанавливает график использования собаки на объекте.

Служебные собаки, применяемые для поиска наркотических средств, взрывчатых веществ, оружия и боеприпасов, способны эффективно работать в течение суток при соблюдении следующего графика:

1) через каждые 45 минут работы - 15 минут отдыха плюс 10 минут выгуливания через каждые 2 часа работы;

2) обязательный непрерывный отдых в течение 4-х часов по решению специалиста-кинолога;

3) суммарное время на утреннее и вечернее кормление, выгуливание животного и уход за ним - 2 часа.

Работа инспекторского состава со специально подготовленными собаками при осуществлении таможенного контроля и совместных мероприятий с иными правоохранительными структурами позволила обнаружить и изъять огромное количество запрещённых веществ (табл. 28). Данные составлены на основе справочных материалов к заседаниям коллегий ФТС России «Таможенная служба Российской Федерации» с 2016 по 2022 гг.

Таблица 28 - Обнаруженные и изъятые запрещённые вещества при таможенном контроле

Год	Наркотические средства (кг)	Оружие (ед.)	Боеприпасы	Взрывчатые вещества	Сигареты
2016	490,373	50	1829	Нет данных	58691 пачка
2017	14280,3	47	1339	264 гр	3098 блоков
2018	227	29	925	Нет данных	19329 блоков
2019	245	21	1095	4 кг	37400 блоков
2020	275	7	107	85 ед	6200 блоков
2021	194	21	1917	67 ед	10600 блоков
2022	865	37	1795	126 ед	54200 блоков
Итого	16576,673	212	9007	4 кг 264 гр и 278 ед	130827 блоков и 58691 пачка

Таким образом, увеличение количества случаев обнаружения наркотических средств с применением служебных собак свидетельствует о продолжающейся тенденции роста, обусловленной интенсивными попытками нелегального перемещения наркотиков через таможенную границу как крупными, так и сравнительно небольшими партиями, обнаружение которых человеком затруднено, что позволяет оценить эффективность участия специалистов-кинологов со служебными собаками в борьбе с незаконным перемещением их через таможенную границу. Применение служебных собак специалистами-кинологами таможенных органов остается востребованной. Возможности и способности служебных собак могут быть полностью и эффективно реализованы при участии высококвалифицированных специалистов. Только в результате отличной подготовки кинолога и его собаки как в кинологическом центре так и на местах несения службы таможенных органов возможно эффективное предупреждение, пресечение и выявление преступлений и правонарушений в таможенной сфере. Как показала практика, специально надрессированная собака сокращает затраты времени и сил при проведении таможенного контроля.

Вопрос 5. Цифровые технологии в таможенном контроле товаров и транспортных средств

Развитие государства невозможно без увеличения процессов автоматизации и перехода к цифровым технологиям. Так как ежедневно растет количество почтовых отправок, появляется необходимость в масштабировании данных, что в свою очередь определяет улучшение качества таможенных услуг.

Ниже на рис. 51 представлено количество международных пересылок в млн. шт. с прогнозом на ближайшие 3 года.

Разберём цифровизацию детально, рассмотрим, что в себя включает каждый этап. Первый блок имеет в себе всю информацию, находящуюся на уровне государства, т.е. то, что приходит из ведомств иных органов власти, которые контролируют ВЭД. Данный уровень позволяет применять систему СУР не только для обмена данными между федеральными органами, но и для таможенного регулирования.

На второй уровень можно отнести увеличение объёмов качества совершаемых операций с помощью цифровизации самих таможенных

органов (сюда можно отнести мобильное приложение сайта ФТС России и программное обеспечение сотрудников ТО)¹⁹⁸. В таком случае помимо имеющихся данных таможенным органам будет быстрее и проще обработать декларации.

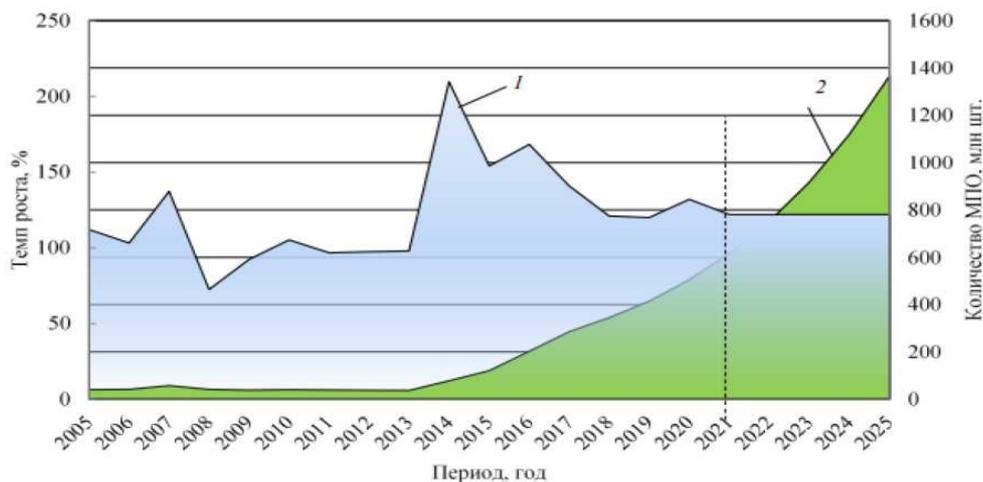


Рис. 51. количество международных пересылок с прогнозом на ближайшие годы

И последний, третий уровень, включает в себя применение цифровых технологий с помощью необходимого набора средств, к таким относятся:

- 1) искусственный интеллект (далее ИИ);
- 2) рентгеновские изображения;
- 3) облачные вычисления;
- 4) роботизированная автоматизация системы;
- 5) блокчейн.

Рассмотрим перспективы ИИ в таможенной сфере. В текущий момент значительное внимание таможенных органов уделяется улучшению системы таможенного контроля после осуществления выпуска товаров (далее ТКПВТ). В рамках развития данного направления, таможенная служба России работает над созданием стратегических планов развития на определенный период времени.

На данный момент в действии находятся две стратегии развития таможенной службы России: Стратегия 2020, результаты внедрения которой уже видны, и Стратегия 2030, которая устанавливает новые цели.

¹⁹⁸ Федеральная таможенная служба [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 19.02.2023).

Проведем сравнительный анализ ключевых направлений развития таможенного контроля после выпуска товаров, указанных в указанных стратегических документах.

Распоряжение от 28 декабря 2012 г. № 2575-р Правительства Российской Федерации «Об утверждении Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» выделяло две цели развития ТКПВТ:

1) в настоящее время одним из главных приоритетов является предотвращение неблагоприятных событий. Для этого необходимо создать определенные условия, которые способствуют достижению указанной цели. Они могут управляться на законодательном уровне, а также с помощью практических мер. При этом ключевым моментом является анализ причин возникновения негативных ситуаций. Он позволяет определить наиболее вероятные варианты развития той или иной ситуации, а также выработать комплекс мер, направленных на ее предотвращение;

2) создать систему непрерывного контроля, чтобы сократить время совершения таможенных операций и формирования благоприятных условий для развития внешней торговли.

Данная Стратегия предполагала полную модернизацию таможенного контроля после выпуска товаров, начиная с нормативно-правовой базы. Это доказывается задачами, поставленными перед таможенными органами для достижения вышеуказанных целей.

Систематизация, улучшение технического оснащения таможенных пунктов и многие другие, направлены на повышение эффективности таможенного контроля и борьбу с нелегальным оборотом товаров.

Одним из главных направлений деятельности таможенных органов является регулирование трансграничного перемещения товаров. Для достижения этой цели проводится работа по совершенствованию нормативной правовой базы, которая регулирует таможенные процедуры и деятельность таможенных органов в целом. Важную роль здесь играет систематизация регулирующих документов, которая позволяет обеспечить единообразие в их применении.

Однако, нормативная правовая база – это только один из аспектов работы таможенных органов. Кроме того, усовершенствование технического оснащения таможенных пунктов и обеспечение их соответствующими технологиями имеет ключевое значение для повышения

эффективности таможенного контроля. Задачи по улучшению технической базы включают в себя не только модернизацию оборудования, но также и обучение таможенных служащих современным методам работы.

Перед таможенными органами стоит еще множество задач, направленных на борьбу с нелегальным оборотом товаров. Одна из таких задач – это улучшение сотрудничества с другими государственными органами, которые также вовлечены в борьбу с нелегальным оборотом товаров. Кроме того, важным элементом является совершенствование методов таможенного контроля на границе, чтобы обеспечить надежную защиту экономики страны от нелегальной торговли, унификация в рамках таможенного законодательства ЕАЭС; модернизация информационной базы ТКПВТ, которая позволит принимать обоснованные решения о планировании проведения таможенных проверок и об эффективном выборе объектов для осуществления таможенного контроля, основанном на анализе полученной в результате накопления и обобщения имеющейся у таможенных органов информации, а также на категорировании участников внешнеэкономической деятельности.

Создание методологической базы ТКПВТ на основе методов аудита и стандартизации проверочной деятельности подразумевают под собой полную модернизацию системы таможенного контроля после выпуска товаров. Создание единого экономического пространства, включающего в себя ряд союзных государств, приводит к появлению новых экономических задач, которые решаются в рамках Евразийского экономического союза.

Единство экономического пространства становится возможным благодаря организации общего рынка, где государства заключают между собой соглашения о тарифах, условиях торговли и регулировании экономики в целом. Таким образом, Евразийский экономический союз создан для взаимовыгодного сотрудничества стран-участниц, развития внутренних экономических связей и повышения их конкурентоспособности на мировом рынке.

Эти задачи нацелены на развитие экономического потенциала государств-участников и создание условий для экономического роста и процветания. Важным примером такого взаимодействия является

совместное участие государств-участников в интеграционных проектах, таких как совместное использование природных ресурсов или сотрудничество в области инфраструктуры и логистики¹⁹⁹.

Однако, в рамках Евразийского экономического союза, возникают определенные сложности и проблемы, которые требуют решения. Например, необходимо координировать экономическую политику государств-участников, выработать единые стандарты в области закупок и совершенствовать механизмы интеграции на уровне международного права.

В целом, создание единого экономического пространства в рамках Евразийского экономического союза является важным шагом в развитии

экономики региона и укреплении позиций государств-участников на международной арене. Таким образом, решение о создании Евразийского экономического союза стало одним из ключевых событий в сфере экономической интеграции в Евразии в последние годы.

Индикативными показателями развития данного направления стала результативность проверок, проводимых на основе информации о наличии признаков нарушения таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства Российской Федерации о таможенном деле. Планировалось, что данный показатель поднимется с 72 процентов в 2012 году до 85 процентов к 2020 году, по факту результативность таможенных проверок в 2019 году составила 92 %, а во втором квартале 2020 года - 97,6 %.

Таможенная служба России создала условия для перераспределения административной нагрузки с этапа таможенного декларирования и выпуска товаров на этап после выпуска товаров в отношении участников ВЭД, которые отнесены к низкому уровню риска.

Важным направлением оптимизации проведения таможенного контроля после выпуска товаров в отношении лиц с низким риском нарушения таможенного законодательства выступает создание технологии проведения таможенных проверок на основе электронных документов и сведений²⁰⁰.

¹⁹⁹ Лепя Т.П. Информационные технологии в таможенной сфере: Учебное пособие. М., 2019. С. 28.

²⁰⁰ Макрусев В.В., Александров Д.А. Управление деятельностью таможенных органов. Учебник для вузов. Стандарт третьего поколения. СПб., 2019. С. 34.

С точки зрения науки и научных исследований, чтобы понимать какие угрозы нас окружают, а тем более в масштабе международного уровня, необходимо постоянно следить за развивающейся ситуацией в мире. Рассмотрение многолетней динамики даёт нам понять, что мир не стоит на месте, всё время происходят изменения. В основном такое развитие служит положительным аспектом. Но не стоит забывать, что отсюда могут вытекать и новые проблемы, опасности и кризисы. Человечество имеет огромные навыки адаптации к той или иной сфере. Поэтому люди ищут пути решения, конкурируя между собой, кто может предложить наиболее выгодный и универсальный метод для борьбы с проблемой на мировом уровне.

В 2012 году в структуре ФТС России создано Главное управление таможенного контроля после выпуска товаров. Комплексная программа дополнила и детализировала цели Стратегии 2020 года²⁰¹. Приоритетные направления развития ТКПВТ этой Программы были разделены нами на четыре группы.

Переосмысливая данный текст, можно отметить, что первая группа предложений обращается к важнейшим мерам, направленным на устранение недобросовестных действий в сфере таможенного контроля. В этом контексте особое значение имеет создание механизма прослеживаемости движения товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза и последующую передачу их потребителю. Это позволяет контролировать каждый шаг товара и предотвращает возможные попытки его нелегального перемещения за пределы страны.

Кроме того, механизм маркировки товаров также становится важным инструментом для борьбы с нечестными способами уклонения от уплаты таможенных пошлин. Он позволяет контролировать каждый этап жизненного цикла товара и идентифицировать его подлинность. Это в свою очередь способствует усилению контроля на таможенных границах и повышает эффективность работы таможенных органов.

²⁰¹Приказ ФТС России от 24.01.2008 № 52 «О внедрении информационной технологии представления таможенным органам сведений в электронной форме для целей таможенного оформления товаров, в том числе с использованием международной ассоциацией сетей «Интернет». П. 3.

Следовательно, в рамках данного исследования можно утверждать, что описанные выше механизмы являются необходимыми инструментами для борьбы с таможенными нарушениями. Они обеспечивают более высокий уровень контроля и предотвращают попытки нелегального перемещения товаров через таможенную границу. В этом контексте необходимо обратить особое внимание на эффективность их использования и постоянно совершенствовать имеющиеся инструменты для достижения наилучшего результата.

В период с 2012 по 2020 гг. таможенными органами обеспечен качественно новый уровень таможенного контроля после выпуска товаров: внедрен риск-ориентированный подход к выбору объектов таможенного контроля; увеличилась эффективность проверочных мероприятий при одновременном снижении их количества; снижена административная нагрузка на добросовестных участников ВЭД и уполномоченных экономических операторов на этапе таможенного декларирования и выпуска товаров при помощи разработки и внедрения технологий, которые позволяют обеспечить смещение акцента таможенного контроля на этап после выпуска товаров;

Несмотря на то, что снижение административной нагрузки на добросовестный бизнес является результатом ТКПВТ уже в 2020 году, оно продолжает быть целевым ориентиром Стратегии 2030 - предполагается внедрение новых подходов к выбору объектов таможенного контроля после выпуска товаров с использованием системы прослеживаемости товаров с учетом внедрения цифровых технологий.

В разделе 6 Стратегии 2030 выделены новые подходы к организации ТКПВТ, в соответствии с которыми поставлены новые цели и задачи. Выделим некоторые важные, на наш взгляд, нововведения.

Во-первых, таможенные службы ориентируются на активное использование автоматизированных технологий для выполнения задач контроля и минимизации рисков таможенных правонарушений. На данном этапе, одним из ключевых инструментов стал пост-контроль, который позволяет автоматически выявить объекты ТКПВТ.

В качестве нового инструментария таможенного контроля после выпуска товаров выступает таможенный мониторинг. Он направлен на комплексную оценку отдельных категорий участников внешнеэкономической деятельности на предмет уровней риска. Объективная

оценка рисков помогает избежать наиболее рискованных сфер торговой деятельности и сфокусироваться на тех участниках, которые не представляют большую угрозу для таможенных служб.

Кроме того, таможенные службы предоставляют возможность самостоятельно производить проверку категорий участников внешнеэкономической деятельности с помощью таможенного мониторинга. Таким образом, данная система контроля позволяет снизить вероятность правонарушений в сфере внешней торговли и обеспечить эффективный мониторинг таможенных операций.

Также весомое количество задач в области ТКПВТ связано с развитием и расширением системы прослеживаемости товаров, например, «расширение перечня товаров, включенных в систему прослеживаемости в рамках взаимной торговли; расширение перечня субъектов, участвующих в системе прослеживаемости товаров; обеспечение и дальнейшее развитие информационного взаимодействия информационной системы таможенных органов с системой прослеживаемости товаров».

Таким образом, Стратегии 2020 и 2030 являются ключевыми документами, которые отражают динамику развития таможенной службы России. Стратегия 2020 была нацелена на реформирование и адаптацию системы таможенного контроля после выпуска товаров к законодательству в рамках участия России в ЕАЭС, а Стратегия 2030 продолжает развивать направление предыдущей, но в то же время она предполагает внедрение цифровых технологий и повышение целевых показателей.

Хочется отметить, что именно сравнение вышеупомянутых документов приводит к выводу, что таможенная служба России стремительно развивается, внедряя наиболее современные технологии и инновации в свою работу.

Конечно, помимо преимуществ информационных технологий и цифровой таможни существуют определенные риски и проблемы внедрения. Одним из самых неблагоприятных моментов является кадровый вопрос, так как внедрение цифровых технологий предполагает собой значительное сокращение кадров в таможенных органах. Автоматизация всех операций без участия должностных лиц потребует дополни-

тельные настройки, наращивание материально-технической базы, перепрограммирование на новые параметры, а это связано с большими затратами бюджетных средств.

Не обойдется без разработки нормативно-правовой документации, в которой будут учитываться не только вопросы по электронному декларированию товаров, но и вопросы применения технологии автоматической регистрации деклараций выпуска товаров.

В процессе осуществления таможенного контроля, достаточно активно используется цифровая технология, которая позволяет выявить контрафакт или контрабанду товаров с использованием рентгеновской техники.

Осуществление сканирования товаров на рентгеновской технике с использованием обученных машинных устройств позволяет определять, что именно находится в той или иной коробке. Такой метод помогает инспектору таможенных органов в обнаружении, запрещённых к ввозу или вывозу объектов.

Качество же таких снимков будет зависеть от самого предмета, количества возможных вариаций его представления (к примеру, эмблему товара можно использовать для того, чтобы сделать несколько изображений с помощью корректировки настроек фото: контрастность, шумы, баланс белого. А также изменений в плоскости и поворотов. На рисунке 5 представлен один из таких вариантов.

Далее такая обученная система уже может самостоятельно без надзора ДЛТО справиться с обнаружением запрещенных к провозу товаров. Параллельно снимку система описывает характеристики этих товаров. На рис. 52 приведён пример того, как система проанализировала и выявила подобные предметы без заранее заложенных в ней снимков

Так же, улучшение эффективности таможенного контроля является одним из основных задач в сфере транспортной логистики, поскольку этот процесс является критическим вопросом для осуществления международной торговли. Внедрение всех элементов Модели цифровизации в таможенный контроль товаров, пересылаемых в Международный Почтовый Офис, имеет огромный потенциал для сокращения времени, необходимого на проведение этого процесса.



Рис. 52. Качество снимков будет зависеть от самого предмета, количества возможных вариаций его представления

Помимо этого, использование цифровых инструментов в таможенном контроле также может привести к увеличению производительности труда должностных лиц таможенных органов. Это, в свою очередь, может способствовать выявлению правонарушений, связанных с ввозом коммерческих партий под видом товаров для личного пользования.

Процесс выявления случаев ввоза коммерческих товаров под видом товаров для личного пользования является очень важным в свете современной экономической ситуации. Этот аспект подчеркивает необходимость в использовании современных методов таможенного контроля для предотвращения таких правонарушений и доначисления таможенных платежей.

Таким образом, внедрение цифровых технологий в таможенный контроль может интенсифицировать и совершенствовать этот процесс, что позволит повысить эффективность деятельности таможенных органов в целом.

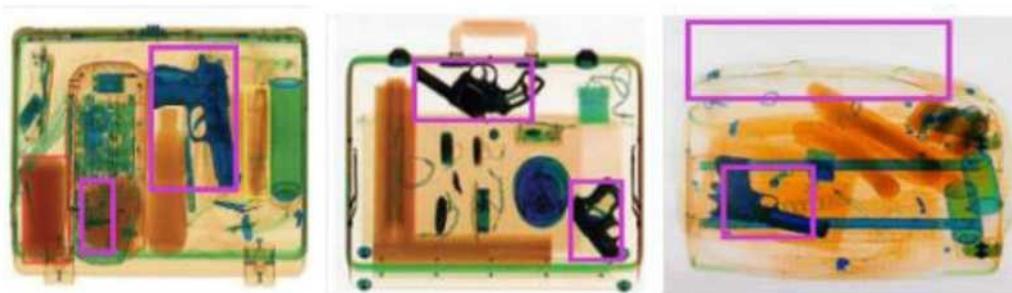


Рис. 53. Пример анализа и выявления системы подобных предметов без заранее заложенных в ней снимков

Применение «облачных технологий» позволит существенно снизить затраты на техническое обслуживание, устранение неполадок, обеспечить бесперебойную работу таможенных органов России. Применение облачных хранилищ в настоящее время становится повсеместным явлением, поскольку современные как проводные, так и беспроводные сети обеспечивают высокую скорость передачи данных. Масштабное внедрение технологий виртуализации в деятельность Федеральной таможенной службы приведет к существенному перераспределению и сокращению расходов на IT-технологии.

В России проводится эксперимент по переводу IT-систем федеральных органов в единую облачную платформу. В рамках эксперимента осуществляется обеспечение указанных структур автоматизированными рабочими местами и программным обеспечением. Одним из участников данного эксперимента является Федеральная таможенная служба России.

Технология роботизированной автоматизации процессов, созданная для оптимизации и преобразования человеческого труда, заключается в выполнении операций, совершаемых человеком на компьютере вручную, заранее настроенным роботом. При этом робот использует элементы пользовательского интерфейса, а не подключается к информационным системам и другим программам. Именно это позволяет практически идеально точно повторять действия человека.

Что же касается бокчейна, то реестры помогли сделать бизнес-процессы отслеживаемыми и прозрачными. Появилось доверие между пользователями, правительствами и предприятиями. Управление це-

почками поставок (сетью производителей, продавцов и складов) и таможенные операции – 2 области, в которых технология блокчейн уже применяется во всю силу.

Технология распределенных реестров выполняет функции, которые делают ее применимой в разных отраслях экономики. Такой сферой стало управление цепочками поставок, которое тесно связано с таможенными правилами. В процессе выпуска и реализации продукции крайне необходимо достоверно знать, какой товар, когда, кем производился и доставлялся. Функция блокчейна «метка времени» может решать эту задачу. Идентификатор показывает, что событие произошло в определенный момент и потому попало в память блока цепочки. Каждая сжатая информация включает в себя предыдущую метку времени.

Вопрос 6. Качество проведения таможенного контроля посредством цифровизации и кинологической деятельности

Анализ документов и материалов в исследуемом периоде, предоставленных Кинологическим Центром ФТС России, показал, что в разные периоды существовали различные нерешенные проблемы кинологической службы в таможенных органах.

Необходимо отметить, что на сегодняшний день остается нерешенными ряд вопросов. Во-первых, сохраняются проблемы в кадровом обеспечении кинологической деятельности. Возникают трудности с комплектованием вакантных должностей, которые обусловлены высокими квалификационными требованиями, предъявляемыми при отборе кандидатов. С руководством таможен проводится постоянная работа о необходимости поощрения специалистов - кинологов, привлечения новых сотрудников. Однако данный вопрос остается нерешенным.

Во-вторых, отсутствует возможность использования натуральных наркотических средств при дрессировке и тренировке служебных собак, так как в правовом поле РФ отсутствует документ, регламентирующий порядок получения, хранения и использования натуральных и синтетических психотропных веществ государственными гражданскими служащими кинологических подразделений для осуществления дрессировки и тренировки служебных собак.

Для организации дрессировки и последующей тренировки специальных собак, предназначенных для обнаружения наркотиков, образовательные учреждения ФТС России, а так же кинологические подразделения обеспечиваются наркотическими средствами, психотропными веществами или их запаховыми имитаторами, необходимыми для дрессировки и тренировки специальных собак.

В настоящее время таможенные органы для обучения служебных собак на поиск наркотиков используют имитаторы наркотических средств. Однако, служебные собаки, обученные на имитаторах, как правило, не способны находить натуральные наркотики. Отсутствуют специально оборудованные места для качественной тренировки специально подготовленных собак в различных таможенных подразделениях.

В-третьих, отсутствие в рамках ФТС России целенаправленной работы по селекции, разведению, отбору собак для служебных целей. В настоящее время должностные лица кинологических подразделений таможен при отборе планируемых к закупке собак регулярно сталкиваются с недостаточным выбором на рынке служебного собаководства собак, соответствующих требованиям, предъявляемым к специальным собакам. Как известно существенным фактором при отборе каждой собаки для служебных целей является оценка наличия или отсутствия у неё набора определённых генетических, фенотипических и физических данных.

В-четвертых, отсутствие полноценно подготовленных служебных собак на поиск наркотиков синтетического ряда. Проведенные анализы выявлений и пресечений незаконного перемещения наркотических средств показывают, что в последнее время одной из особенностей развития наркоситуации стало расширение незаконного оборота наркотиков синтетического ряда.

Данный список нерешенных вопросов не является исчерпывающим, однако это наиболее острые вопросы, решение которых способствует дальнейшему развитию и совершенствованию организации кинологической деятельности в таможенных органах России.

Что касается цифровизации, то одним из первых бросающихся в глаза недостатков является избыточность и неупорядоченность НПА. Ежегодно выходит несколько тысяч документов (постановления и распоряжения правительства РФ, решения ЕЭК, приказы ФТС России и

др.), касающихся деятельности таможенных органов. Эти изменения на бумаге могут быть сформулированы в нескольких словах или предложениях. Постоянные изменения создают определенный беспорядок и трудности при автоматизации.

И немаловажным фактором являются кадры. В цифровой таможне должны работать люди, которые имеют высокий уровень компетенций не только в IT-технологиях, но и в таможенном деле. Поэтому следует повысить роль Российской таможенной академии в формировании кадров таможенных органов, выпускники которой в полной мере обладают вышеуказанными компетенциями.

Президент РФ В.В. Путин, сказал на пленарном заседании по искусственному интеллекту в 2019 году: «Технологическая гонка, которая развернулась в мире, будет самой жесткой и бескомпромиссной в истории нашей цивилизации».²⁰²

Экономику всего мира на данный момент можно отнести к этапу развития цифровизации, т.е. наступил период структурных перестроек. Ведь ежедневно информационная среда затрагивает не только обычную межличностную сферу отношений, но и государственную, и более того - наднациональную. Такой новый подход имеет ряд преимуществ, к которым можно отнести следующее:

- 1) взаимовыгодное осуществление проектов в данной сфере, открывающие новые возможности;
- 2) исключение человеческого фактора, который мог становиться причиной некорректной работы;
- 3) повышение взаимовыгодного обмена товарами между государствами- членами через цифровую торговлю;
- 4) увеличение экспорта путём облегченного обмена информацией (ненадобность в послках, телефонных сообщениях и физической почте) и автоматизации подсчётов стоимости пошлин и выбора таможенных процедур;
- 5) увеличении наполняемости государственного бюджета;
- 6) привлечение иностранных инвестиций.

Но, несмотря на многочисленные достоинства внедрения информационных технологий в государственную жизнь, это может повлечь за собой возникновение ряда проблем:

²⁰² Абакумов Л.Л. Таможенное администрирование и электронное декларирование // Материалы Международной научно-практической конференции. 2014. С. 63.

1) появление новых видов мошенничества, на изучение которых понадобится время, что делает борьбу с ними практически невозможной в настоящий момент;

2) остро встаёт вопрос о необходимости более надежной защиты персональных данных.

У стран-участниц ЕАЭС есть довольно много приобретенного со временем опыта в данной сфере. Поэтому они вполне могут увеличивать тенденцию развития в области торговых отношений и процедур во ВЭД. Далее будет говориться о влиянии информационной системы на развитие международных отношений на примере ЕАЭС.

Если подводить общие итоги, то можно отметить, что применение служебных собак на таможне имеет свои особенности, но тем не менее полностью искоренить служебных собак из данной структуры невозможно. Статистика 2019 года лишний раз нам об этом и напоминает. В числе таможенных органов находилось более 800 собак, где 88 % адресованы на поиск наркотических веществ. Другие отрасли, такие, как поиск оружия, боеприпасов или денежных средств уже менее востребованы.

Да, сейчас случился технологический прорыв. И команда из университета Израиля изобрела робота-собаку, который впервые в истории начал улавливать запахи с помощью встроенного датчика (рис. 54). Такое устройство принимает запахи и интерпретирует их. Новое устройство стало чувствительнее предыдущего на 10.000 раз. Но тем не менее пока заменить этим устройством живую собаку не представляется возможным, ведь она различает до 2 млн различных запахов на расстоянии до 1 км.

Органы чувств у собаки используют рецепторы для идентификации сигналов. Оттуда орган чувств преобразует эти данные в электрические сигналы, которые затем мозг расшифровывает как информацию.

Большой проблемой, когда речь заходит о биосенсорах, является подключение органа чувств, к электронной системе, которая действительно будет знать, как декодировать электрические сигналы, полученные от рецепторов. Перспектива развития есть, даже на то, что технология сможет выявлять взрывчатки и болезни, но пока собаку на таможне не всегда можно заменить, как и человека роботизацией.



Рис. 54. первая робот-собака, изобретённая в Израильском университете

К плюсам также можно отнести, что чаще всего служебные собаки таможни, в отличие от других силовых структур, живут дома у своих специалистов-кинологов, за кем они закреплены. Домашнее содержание способствует их социализации. Спокойное уравновешенное поведение собак по отношению к людям, очень важно для службы на таможне, так как данные собаки очень часто контактируют с людьми во время осмотра.

К огромному минусу относится уделение внимания при отборе служебных собак, а именно их родословной, экстерьеру, здоровью, степени развитости органов чувств, а также пригодности к дрессировке. Также необходимость финансирования покупки собаки и её содержания. С другой стороны, пока неизвестно, каково будет обеспечение роботов, ведь каждая деталь такой машины тоже стоит немалые суммы, а обучение специалистов займёт большое количество времени. И придётся перенаправить бюджет не на кинологов, а на IT-специалистов.

Конечно, собака точно так же, как и человек имеет фактор усталости. Поэтому при несоблюдении правил отдыха, она перестанет качественно выполнять свою работу.

Что же касается цифровых технологий, то они, безусловно, помогают в обработке больших объемов данных.

А именно подходов, инструментов и методов автоматической обработки структурированной и неструктурированной информации, позволяющих в автоматическом режиме выявлять товары, подпадающие при ввозе на территорию Российской Федерации под запреты и ограничения. Более детально все категории цифровых технологий представлены в табл. 29.

Таблица 29 - Виды цифровых технологий

Наименование технологии	Как и где применяются в таможенных органах
ИИ	Анализирует снимки досмотровых комплексов на международном рынке
Нейросети	Используется при категорировании участников ВЭД, оценке рисков и т.п.
Облачные хранилища	Хранит и анализирует данные, чтобы предотвращать мошеннические действия, сопоставляет статистические данные
IoT	Автоматическое управление процессами, контроль цепочек поставок, коммуникация с клиентами
Облачные технологии	Перевод органов государственной власти на онлайн платформы для снижения затрат на программное обеспечение, а также повысить стабильность и безопасность работы
Цифровые технологии	Оборудование и различные стандарты одновременно (программное обеспечение, протоколы)
Блокчейн	Так называемое «единое окно» для органов власти и участников ВЭД

Первостепенное направление развития до 2030 года, стал переход к интеллектуальной таможне, озвученный руководителем ФТС России Владимиром Булавиным. В рамках чего планируется осуществить:

- 1) Использование искусственного интеллекта;
- 2) Осуществлять систематическую сверку электронных разрешительных документов;
- 3) Производить автоматизированную оценку уровня риска для любой товарной партии в режиме реального времени;
- 4) Применение современных платёжных решений;
- 5) Интеллектуальные пункты пропуска.

Такой опыт мы перенимаем от других стран, например, из Китая, где был объявлен старт программы поощрения УЭО, которая исходя из надежности конкретной компании присваивала ей соответствующий уровень. Туда входило несколько категорий (Рис. 55).

Базовыми элементами «умной» цифровой таможни на современном этапе должны стать:

1. Создание, внедрение и использование цифровых технологий в строгом соответствии с разработанной и утвержденной ФТС России цифровой стратегии.
2. Эффективный и результативный контроль за процессами развития указанных цифровых технологий.
3. Повсеместное введение ИКТ при осуществлении «умного» таможенного декларирования и таможенного контроля.
4. Мониторинг и оценка результатов реализации управленческих решений по внедрению ИКТ в разрезе таможен.



Рис. 55. Категории, определяющие качество участника экономической деятельности

Подведя итог можно выявить ряд несовершенств, которые характеризуют деятельность таможенных органов в целом:

- 1) нестабильность программного и технологического обеспечения, следствием которого может быть нарушение режима бесперебойности деятельности электронной таможни;

2) недостаточный уровень информационного взаимодействия таможенных органов Российской Федерации с таможенными органами зарубежных стран;

3) нехватка квалифицированных кадров, способных в полном объеме использовать цифровые технологии;

4) недоработанный теоретический и понятийный аппарат, характеризующий все аспекты функционирования современной электронной и цифровой таможни в Российской Федерации.

Как можно понять, каждая из перечисленных сфер взаимодополняют друг друга и заставляют совершенствоваться. Цифровые технологии помогают человеку в рабочей сфере, в свою очередь, роботы или программное обеспечение не могут существовать сами по себе, их необходимо обслуживать, улучшать, контролировать, настраивать и т.п. Цифровая таможня - это глобальная модель, ориентированная на будущее.

Вопрос 7. Преимущества и недостатки применения цифровых технологий при таможенном контроле

Понятия «электронная таможня», «цифровая таможня», «интеллектуальная таможня» используются в различных источниках, но не имеют четкого правового определения. Важность определения данных понятий заключается не только в установлении единого языка, но и в понимании целей и задач, связанных с их реализацией.

На примере понятия «электронное декларирование» можно видеть, что несмотря на широкое распространение данного термина, его правового определения до сих пор не существует. Важность системности при разработке системы «цифровой таможни» подчеркивается.

Отсутствие четкого определения терминов и понятий приводит к проблемам и неопределенности в реализации этих понятий в практической деятельности. Поэтому важно установить нормативно-правовое определение основных понятий и терминов, связанных с «цифровой таможней», чтобы обеспечить ее эффективную и безопасную работу.

В условиях современной цифровой экономики, оптимизация и повышение эффективности системы электронного декларирования являются насущными задачами. Один из ключевых принципов решения

данной проблемы - централизация документального оформления и контроля товаров. Российская таможня, осознавая важность данной задачи, постепенно переходит к еще большей централизации.

Ранее документальное оформление на таможне выполнялось в каждом регионе. Однако, не так давно была принята концепция централизации документального оформления в Центрах электронного декларирования (далее ЦЭД), их число на данный момент составляет уже 16. В соответствии с новой концепцией, все таможенные декларации на товары, в первую очередь, поступают в единый центр, расположенный на базе ЦИТТУ ФТС России, и только затем распределяются по ЦЭД.

Данное решение обеспечивает еще большую централизацию работы, что способствует лучшей координации контроля и документального оформления на таможне. Благодаря этому, возможно уменьшить количество ошибок и ускорить процесс прохождения товаров через режим таможенной процедуры. В целом, данное действие является эффективным шагом в направлении повышения качества работы таможенных органов в России.

Надо более решительно переходить к автоматизации документального оформления в едином центре, что существенно упростит обслуживание и функционирование системы электронного декларирования. Возможно, это стоит делать с помощью Главного центра обработки данных, создаваемого ФТС России в г. Тверь на базе Тверской таможни. Понятно также, что такая централизация требует принятия некоторых решений системного характера, серьезных финансовых вложений и больших организационных усилий в совершенствовании системы телекоммуникаций. Создание единого информационного пространства. В ходе таможенного контроля заявленных при декларировании сведений и документов таможенные органы должны обращаться к информационным системам и базам данных других ведомств и организаций, в том числе взаимодействовать с информационными системами таможенных органов других стран, причем крайне желательно, чтобы это происходило в режиме on-line.

В России создана и функционирует Система межведомственного электронного взаимодействия (далее СМЭВ), к которой уже подключены (и продолжают подключаться) десятки российских ведомств и организаций. Однако создание подобной системы информационного

взаимодействия между таможенными органами стран ЕАЭС идет с трудом. Решение о создании Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли (далее ИИСВТ) стран ЕАЭС было принято еще в 2010 г.

Основная причина медленной разработки и трудностей внедрения является концепция этой системы. Она предполагает, что у каждой страны ЕАЭС своя автономная система автоматизации таможенной деятельности, а взаимодействие ведется через некоторый объединяющий центральный узел. Эта автономность сама по себе создает большие проблемы, на что накладываются рассмотренные выше особенности нынешнего состояния автоматизации.

Таможенная служба фактически является частью экономики. Связь с экономикой не только в том, что таможенные органы обеспечивают взимание таможенных платежей и их перечисление в государственный бюджет России. При декларировании участники ВЭД, кроме таможенной декларации, представляют документы, подтверждающие заявленные сведения. В ходе таможенного контроля таможенные органы запрашивают различные документы, проводят аудит, при этом могут обращаться к информационным системам различных ведомств и организаций.

В современной экономике активно внедряются цифровые технологии, которые предполагают массовое использование электронного документооборота в деятельности предприятий и ведомств, а также их взаимодействие посредством электронного обмена. В результате создается информационная система тотального учета производства и движения товаров, которая может быть использована в том числе при таможенном контроле. Однако, процесс цифровизации экономики еще находится в начальной стадии развития и требует дальнейшего развития.

Цифровизация таможни, в свою очередь, предполагает получение документов и сведений от участников ВЭД и ведомств в электронной форме, а также взаимодействие с организациями посредством использования сетей телекоммуникаций, включая Интернет. Таким образом, таможенные органы выступают как потребитель и участник электронного документооборота в цифровой экономике. Следовательно, возникает необходимость прямой связи между уровнем цифровизации экономики и таможенной сферой.

Благодаря внедрению новых цифровых технологий и использованию электронного документооборота в таможенных органах можно значительно сократить время прохождения границы и ускорить таможенные процедуры. Необходимо отметить, что уровень цифровизации экономики напрямую влияет на достижимый уровень цифровизации таможни, следовательно, продвижение цифровизации в экономике требует более широкого внедрения цифровых технологий в таможенные органы.

В современных условиях развития технологий, организация эффективного цифрового взаимодействия между таможенными органами и бизнесом является проблемой, которая требует неотложного решения. Одним из основных факторов, затрудняющих данное взаимодействие, является использование нескольких каналов связи, что затрудняет поиск нужной информации и приводит к возникновению определенных трудностей у участников ВЭД.

В связи с этим предлагается решить проблему необходимости поиска информации через создание единой системы информационного взаимодействия в рамках личного кабинета участника ВЭД. В личном кабинете должны быть доступны следующие блоки информационного взаимодействия:

- 1) Подача заявок на таможенные процедуры;
- 2) Получение информации о статусе заявок;
- 3) Получение информации о товарах и товарных позициях;
- 4) Получение информации о текущем состоянии бизнеса;
- 5) Обмен сообщениями между таможенными органами и участниками ВЭД;
- 6) Представление отчетности о деятельности участника ВЭД.

Таким образом, внедрение единой системы информационного взаимодействия в личном кабинете участника ВЭД позволит повысить эффективность цифрового взаимодействия и оптимизировать взаимодействие между таможенными органами и бизнесом в рамках ВЭД.

Что касается блока таможенная статистика, то он должен включать следующие элементы (рис. 56). Таким образом, участник внешнеэкономической деятельности через личный кабинет может сгенерировать необходимую для него аналитическую информацию, позволяющую оценить перспективы внешнеэкономической деятельности и возможные направления экспорта производимой продукции или импорта

необходимого сырья, материалов, комплектующих и прочих товаров и услуг.



Рис. 56. Блоки информационного взаимодействия в личном кабинете



Рис. 57. Элементы таможенной статистики

Предлагаемые изменения, внедряемые в систему, способны повысить эффективность взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами. Преобразования направлены на улучшение качества работы личного кабинета, а также обеспечивают высокий уровень цифровой безопасности данных.

В связи с этим, возможностей для самостоятельного управления электронными документами участниками значительно расширяются. Применение современных технологий в данном контексте приводит к оптимизации управления, ускорению процессов при обработке документации и повышению эффективности контроля за выполнением таможенных процедур. Кроме того, применение новейших программных решений гарантирует безопасную передачу информации и защиту от несанкционированного доступа, что положительно сказывается на работе всей системы.

Вопрос 8. Тенденции развития системы таможенного контроля

Согласно проведенным исследованиям, эффективное взаимодействие между участниками внешнеэкономической деятельности и федеральными органами исполнительной власти осуществляется посредством использования различных сервисов электронного взаимодействия. Однако, такие сервисы зачастую требуют ввода одних и тех же данных для заполнения электронных документов, что в свою очередь приводит к дополнительным временным и ресурсным затратам.

В результате, процедура информационного обмена становится более сложной и неэффективной.

Кроме того, участники ВЭД сталкиваются с проблемой систематизации всех кабинетов для взаимодействия с различными органами исполнительной власти. Для устранения этих трудностей и повышения эффективности цифрового взаимодействия, предлагается создать «единое окно», которое сделает процедуру информационного обмена максимально удобной и простой для участников ВЭД и органов власти.

Сервис «Единое окно» представляет собой удобный инструмент для предпринимателей, который позволяет зарегистрироваться в личном кабинете на сайте любого из ФОИВ и осуществлять цифровое взаимодействие с каждым из них. Это приводит к систематизации информационных потоков и повышению эффективности производственно-хозяйственной деятельности, а также обеспечивает исполнение нормативно-правовых основ деятельности (рис.58).

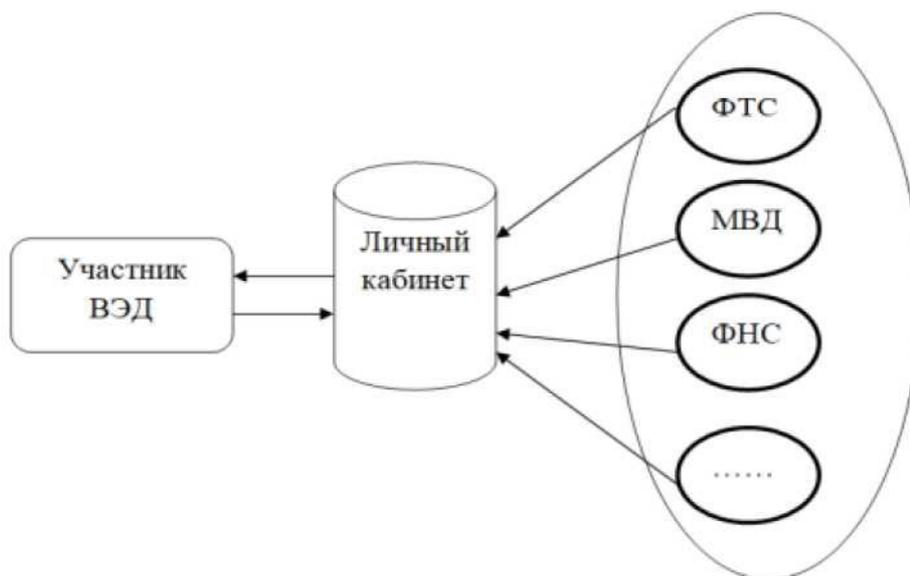


Рис. 58. Цифровое взаимодействие участника ВЭД с ФОИВ

Систематизация информационных потоков, обеспечиваемая применением сервиса «Единое окно»²⁰³, позволяет субъектам предпринимательства уделять больше времени операционной деятельности, что, в свою очередь, способствует увеличению объема продукции или услуг, предоставляемых на рынок. Также, эффективность работы повышается благодаря мгновенному доступу к необходимым ресурсам и информации, а также уменьшению временных задержек при обработке документов и получении необходимых разрешительных документов.

Применение сервиса «Единое окно» способствует более эффективному исполнению нормативно-правовых основ деятельности. Благодаря автоматизации процессов, связанных с предоставлением различных документов и разрешительных документов, предпринимателям становится проще выполнять требования законодательства. Кроме того, система автоматически проверяет допустимость действий, документов и изменений, снижая вероятность нарушения законов и правил.

В итоге, сервис «Единое окно» предоставляет предпринимателям возможность взаимодействовать с различными ФОИВ, сокращает время на оформление документов и получение разрешительных документов, а также способствует соответствию нормативно-правовым основам деятельности.

²⁰³ Решение Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015. № 19 «О плане мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в систем регулирования внешнеэкономической деятельности». П. 1.

Применение системы «единого окна» позволит систематизировать всю необходимые информационные потоки, позволяющие с максимальной эффективностью осуществлять производственно-хозяйственную деятельность с одной стороны и обеспечить исполнения нормативно-правовых основ деятельности - с другой.

Данные, представленные на рис. 59, высвечивают важность создания системы, которая включит все уровни исполнительной власти и институты развития бизнеса в целях содействия участникам ВЭД. За счет такой системы, возможность решения проблем с взаимодействием с органами исполнительной власти будет гарантирована на всех уровнях.



Рис. 59. Участники органов власти

Предоставление участникам ВЭД системы «единого окна» позволит им привести к минимуму препятствия, связанные с процессом взаимодействия с органами исполнительной власти, что повлечет за собой снижение времени и сил, затрачиваемых на решение этих вопросов. Участники ВЭД, работающие с отдельными органами, сталкиваются со сложностью сбора требуемых документов и процедурами, требующими большого количества времени.

Создание системы «единого окна» может привести к облегчению этого процесса. Благодаря включению в нее всех уровней исполнительной власти и институтов развития бизнеса, возможность принимать соответствующие решения будет более доступна и упрощена. Это приведет к повышению уверенности участников ВЭД и, как следствие, улучшению финансового и экономического состояния страны.

Также удобство системы состоит в том, что через нее может быть осуществлена оплата в электронном виде по нескольким импортным декларациям одним платежным документом, сюда входят: таможенные пошлины, сборы и налоги.

Цифровое взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности и таможенных органов является одним из приоритетных направлений в развитии торговых отношений. Для достижения этой цели необходимо реализовать ряд мероприятий, среди которых важное место занимают информационно-консультационные мероприятия, реализуемые через единую горячую линию, а также создание единой системы технической поддержки.

Организация единой горячей линии будет способствовать эффективной коммуникации между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами. Задавая вопросы на горячей линии, пользователи смогут получить быстрые и точные ответы на все интересующие их аспекты работы в рамках единого окна.

Однако, кратковременное консультирование не всегда является достаточным, чтобы решить сложные вопросы, возникающие в ходе взаимодействия участников ВЭД и таможенных органов. В этом случае необходимо создание единой системы технической поддержки, которая позволит решать сложные технические вопросы и предоставлять пользовательскую поддержку по вопросам работы в рамках единого окна.

В целом, реализация вышеописанных мероприятий будет способствовать существенной активизации цифрового взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности и таможенных органов, что, в свою очередь, отразится на увеличении эффективности торговых отношений и стимулировании экономического роста.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 8

Задание 1.

«В последнее время в России ярко прослеживались такие области применения ИИ, как работа с клиентами (индивидуальные предложения, сегментация, скоринг, оптимизация продуктовой матрицы, оценка чувствительности к цене и т. д.), работа с персоналом (сокращение простоев, оптимизация графика, контроль подрядчиков и т. п.), оптимизация производственных процессов (предотвращение брака и аварий, оптимизация складских запасов и цепочек поставки), обеспечение информационной и физической безопасности (выявление и предотвращение воровства клиентов, поставщиков, сотрудников, защита от проникновения на физические и информационные объекты и т. п.)».

Какова ваша оценка данных форм услуг и форм организации производственных процессов в условиях использования искусственного интеллекта?

Задание 2.

На портале <https://www.tadviser.ru/> представлены результаты исследований TAdviser. Проанализируйте содержание портала и сделайте выводы об основных цифровых платформах и технологиях. Выделите наиболее востребованные, на ваш взгляд, направления внедрения цифровых платформ в специфике таможенной деятельности.

Задание 3.

Цифровизация госуслуг в России активно идет уже несколько лет, государственные сервисы становятся удобнее и доступнее. Пандемия коронавируса изменила повседневные отношения населения и органов власти, а также ведение бизнеса. Проанализируйте плюсы и минусы цифровизации в условиях пандемии коронавируса.

Задание 4.

Как связана технология формирования нейронных сетей и технология искусственного интеллекта в таможенной деятельности.

Задание 5.

Как связаны технологии искусственного интеллекта с развитием технологий биометрической идентификации? Какие преимущества это дает «таможенной сфере»?

Задание 6.

Какие страны уже сегодня активно используют возможности искусственного интеллекта, претендуют на роль лидеров этой сферы? Какие исследования в данной сфере есть в специфике таможенной деятельности.

Тема 9. ИННОВАЦИИ В УПРАВЛЕНИИ РИСКАМИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ

Вопрос 1. Понятие, сущность, виды рисков, способы управления ими

Риск одновременно является категорией философской, исторической и экономической. Его появление связано с чувства страха перед опасностью, например, перед болезнью, увечьем, смертью. Само слово «риск» имеет испано-португальские корни и означает «риф», «подводная скала», то есть имеет смысловую нагрузку какой-либо преграды, скрытой от глаз. В настоящее время не существует однозначного толкования термина «риск». Наиболее широко распространено суждение о риске как о возможности опасности или неудачи.

Риск – это все внутренние и внешние предпосылки, которые могут негативно повлиять на достижение стратегических целей в течение точно определенного отрезка времени наблюдения²⁰⁴.

Среди часто встречающихся видов риска особенно интересны финансовый и экономический риски.

Финансовый риск – это вероятность возникновения убытков или недополучения доходов по сравнению с ранее составленным прогнозом убытков.

Экономический риск – это возможность случайного возникновения нежелательных убытков, измеряемых в денежном выражении.

Для более полного понимания содержания и сущности экономического риска необходимо более подробно остановиться на следующих существенных составляющих такого риска.

1. Возможность возникновения убытка. Важно обратить внимание на непредсказуемость, так как заранее прогнозируемый убыток не является риском. Будет являться риском ситуация, в которой не известно возникнет ли убыток²⁰⁵. Например, АО «Перспектива» заключила договор на поставку мороженого с ООО «АйсГрупп». Они много

²⁰⁴ Белов П.Г. Управление рисками, системный анализ и моделирование в 3 ч. Часть 2: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры. М., 2019. С. 250.

²⁰⁵ Белов П.Г. Управление рисками, системный анализ и моделирование в 3 ч. Часть 2: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры. М., 2019. С. 272.

лет работают вместе, АО «Перспектива» известно о высокой вероятности получения просроченного товара и товара с производственным браком, например, не запаянная упаковка. Вероятность возникновения брака равна 7 %. Данная ситуация не является экономическим риском, так как прогнозируема. В данном случае даже ожидаема.

2. Неопределенность, случайность этой возможности. Помимо непредсказуемости - возникнет убыток или не возникнет, для экономического риска характерна случайность. Нет возможности спрогнозировать точный объём риска и конкретный объект, на который с определённой вероятностью будет влиять риск. Например, для торговой точки с 80 наименованиями определённого товара определить со 100 % вероятность количество товара необходимое на конкретный заданный период времени, для примера - 1 неделя, в условиях ограниченности мест хранения товара невозможно. Разумеется, можно ориентироваться на прошлые отчёты продаж и выявить наиболее популярные товары для покупателя, однако полученные критерии не помогут спрогнозировать точный объём продаж. Предположим, что товар - это мороженное нескольких брендов и разных вкусов - всего 80 наименований. Тогда часто изменяющимися факторами, влияющими на точность прогноза, будут непредсказуемость погоды, наличие или отсутствие праздничных дней в указанный промежуток времени, общее количество выходных, сезон, навыки продаж сотрудника, а также многие прочие.

3. Нежелательность возникновения убытка. В том случае, если появление убытка не затрагивает интересы субъекта, с которыми данный убыток может быть связан, то это уже не является риском данного субъекта²⁰⁶.

4. Денежное измерение убытка. Это количественная оценка возможного убытка в денежных единицах. При обращении внимания на данный существенный критерий экономического риска важно отличать экономический риск от других видов риска, например, физиологического. Для каждого человека существует риск утраты какой-либо способности: слышать, видеть, запоминать, самостоятельно передвигаться и других. Данный риск не экономический, а физиологический. Однако, если рассматривать данный риск с точки зрения частичной

²⁰⁶ Вяткин В.Н. Риск-менеджмент: учебник / В.Н. Вяткин, В.А. Гамза, Ф.В. Маевский. М., 2019. С. 365.

или полной утраты трудоспособности, то его можно характеризовать как экономический, так как возникает возможность рассчитать в денежных единицах ущерб.

В случае совершения риска возможны три экономических результата: отрицательный, нулевой и положительный.

Через риск реализуется ущерб, приобретая конкретно измеряемые и реальные очертания. Иными словами - это количественная оценка результата²⁰⁷. Измерение риска возможно математическим путем с помощью применения теории вероятностей и закона больших чисел на основе статистических данных. Основными чертами риска являются: противоречивость, альтернативность и неопределенность, каждую из которых необходимо охарактеризовать подробнее.

Противоречивость обуславливается столкновением объективно существующих рискованных действий с их субъективной оценкой. Например, инициативе сотрудника разнообразить ассортимент торговой точки с мороженым новым вкусом при ограниченном количестве мест хранения товара внутри точки противоречит нежелание маркетолога отказываться от какого-либо уже имеющегося наименования, приносящего конкретный доход и обладающего средней или ниже средней популярностью относительно прочих наименований, в пользу неизвестного наименования, которое может как принести большой доход, так и меньший, стать популярнее или наоборот не иметь продаж.

Альтернативность предполагает необходимость выбора из двух или большего количества возможных вариантов. В случае невозможности выбора не возникает риск. Рассмотрим на примере ситуации с новым наименованием мороженого. В такой ситуации есть выбор, а именно необходимо выбрать какое именно наименование мороженого будет заменено новым. В случае, когда производитель прекращает изготовление товара такого выбора нет, так как от указанного товара торговая точка вынужденно откажется.

Неопределенность, как правило, вызвана неполнотой или неточностью информации об условиях реализации решения. Экономическая деятельность осуществляется в условиях неопределенности внешней среды, поведение которой невозможно предсказать точно. При этом

²⁰⁷ Белов П.Г. Управление рисками, системный анализ и моделирование в 3 ч. Часть 2: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры. М., 2019. С. 289.

влияние различных факторов на конечные результаты такой деятельности неизвестны²⁰⁸. Экономические системы в процессе своего функционирования испытывают зависимость от целого ряда причин, которые можно систематизировать в виде схемы неопределенностей (рис. 60).

По времени возникновения неопределенности распределяются на ретроспективные, текущие и перспективные. Фактор времени при оценке экономической эффективности принимаемых решений обязательно учитывается постольку поскольку эффект и затраты могут быть распределены во времени. Равные по величине затраты, по-разному распределенные во времени, обеспечивают неодинаковый полезный результат того или иного вида²⁰⁹.

По факторам возникновения неопределенности подразделяются на экономические и политические. Первые обусловлены неблагоприятными изменениями в экономике как целой страны, так и предприятия, к ним относятся: неопределенность рыночного спроса, слабая предсказуемость рыночных цен, неопределенность рыночного предложения, недостаточная информация о деятельности конкурентов и прочие. А политические обусловлены изменением политической обстановки, влияющей на предпринимательскую деятельность.

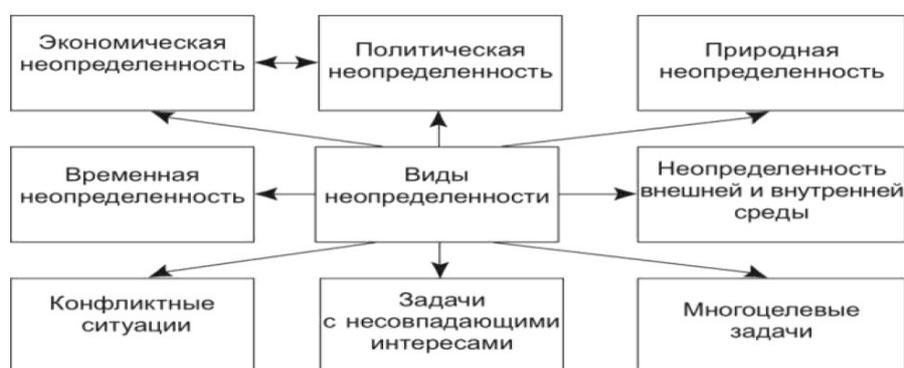


Рис. 60. Виды неопределённости риска

Экономическая и политическая неопределенности тесно связаны между собой, зачастую их достаточно трудно разделить.

²⁰⁸ Воронцовский А.В. Управление рисками: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры. М., 2019. С. 414.

²⁰⁹ Белов П.Г. Управление рисками, системный анализ и моделирование в 3 ч. Часть 1: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры. М., 2019. С. 211.

Природная неопределенность описывается совокупностью факторов, среди которых могут быть: климатические, погодные условия, различного рода помехи, например, электромагнитные²¹⁰.

Ввиду невозможности устранить риски возникает необходимость их нивелировать, научиться ими управлять. Управление риском, иначе риск-менеджмент, - это процесс принятия и выполнения управленческих решений, которые минимизируют отрицательное влияние на организацию или иное лицо убытков, вызванных непрогнозируемыми событиями.

Хозяйственная деятельность любого субъекта экономической системы строится на рисках независимо от размеров компании, количества и характера видов продукции, работ и услуг.

История развития экономических отношений свидетельствует о том, что суть управления рисками состоит не в устранении рисков, поскольку исчезает вознаграждение, а в управлении им.

Вопрос 2. История формирования и развития системы управления рисками

Термин «управление рисками» широко используется на протяжении 60 лет. Активное изучение методов управления рисками началось после второй мировой войны. Основу теории управления рисками положили ученые, которые пытались разработать методы решения определенных типов проблем, связанных с возникающими рисками в промышленном и коммерческом мире²¹¹.

Основоположником риск менеджмента считается Уэйн Снайдер, который в 1956 г. впервые дал описание профессии «риск-менеджер». Первый учебник по управлению рисками был опубликован в 1963 году Робертом Ирвином Мэром и Бобом Аткинсоном Хеджесом под названием, «Управление рисками и коммерческое предприятие»²¹². В каче-

²¹⁰ Пименов Н.А. Управление финансовыми рисками в системе экономической безопасности: учебник и практикум для академического бакалавриата. М., 2019. С. 326.

²¹¹ Рыжова Э.А. Роль инновационных технологий в процессе принятия управленческих решений // Актуальные проблемы публичного права: Сборник научных трудов Всероссийской научно-практической конференции. Владимир, 2019. С. 255.

²¹² Crockford G. Neil The Bibliography and History of Risk Management: Some Preliminary Observations. The Geneva Papers on Risk and insurance, 1982. - С. 171.

стве основной цели управления рисками была поставлена цель максимизации эффективности работы предприятия. Основная предпосылка этого учебника заключалась в том, что управления рисками должно быть организовано всеобъемлющим образом, и не ограничиваться одним страхованием. При этом были разработаны основные принципы, и определены основные этапы управления рисками:

1. Определение риска.
2. Измерение риска.
3. Оценка различных методов обработки риска:
 - принятие рисков,
 - перенос риска,
 - снижение риска
4. Выбор метода уменьшения риска
5. Мониторинг результатов²¹³.

В ТО России система управления рисками (далее СУР) внедрялась с 2002 года и на данный момент полноценно функционирует. А в 2003 году в нашей стране появилась Концепция системы управления рисками в ТО РФ - утверждена 26 сентября 2003 года приказом ГТК России № 1069²¹⁴.

2016 год был объявлен Всемирной таможенной организацией (далее ВтамО) годом «Цифровой таможни» (Digital Customs)²¹⁵. Годом, в котором ТО должны активно демонстрировать использование ИКТ в целях сбора и обеспечения гарантии уплаты таможенных пошлин, осуществления контроля перемещения товаров, людей, транспортных и денежных средств, а также в целях обеспечения безопасности трансграничной торговли. Под лозунгом «Цифровая Таможня: прогрессивное взаимодействие» ВтамО объявило о стремлении к дальнейшему развитию цифровых решений и услуг и к дальнейшему внедрению технологий (использование больших баз данных, телематики и облачных технологий и т.д.), в целях модернизации методов работы таможни²¹⁶.

²¹³ Кошелевский И.С. История развития практики и исследований в области управления рисками // Молодой ученый. 2014. № 20 (79). С. 307.

²¹⁴ Приказ ГТК РФ от 26.09.2003 № 1069 «Об утверждении Концепции системы управления рисками в таможенной службе Российской Федерации». П. 1.

²¹⁵ Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 23.03.2024).

²¹⁶ Алёхина О.В., Игнатьева Г.В., Смирнова И.А. Цифровая таможня: прошлое, настоящее, будущее // Вестник саратовского государственного социально-экономического университета. 2019. С. 10.

Немаловажным шагом для таможенной службы РФ был переход от декларирования на бумажных носителях к электронному декларированию, отработка технологии удалённого выпуска товаров и создание специальных центров электронного декларирования (далее ЦЭД), что позволило сконцентрировать таможенное оформление на таможенном посту, компетенция которого ограничена совершением таможенных операций по декларированию товаров исключительно в электронной форме.

В 2018 году ФТС проводила эксперимент по разделению таможенных операций, связанных с принятием декларации на товар и таможенных операций, предшествующих её подаче. В Приволжском таможенном управлении ЦЭД стал Башкоростанский таможенный пост. Весь 2018 год этот пост принимал декларации на товар и необходимые документы, проводил их проверку и принимал решение о выпуске товаров. За этот год также собиралась информация по авторегистрации деклараций и автовыпуску товаров. Следует отметить, что наиболее частой причиной отказа в авторегистрации таможенной декларации на товары (далее ДТ) стало неверное заполнение граф 14, 30, В, 54 - «декларант», «местонахождение товаров», «подробности подсчёта» и «место и дата» соответственно. Также часто отмечалось расхождение сведений, указываемых в этих графах, и сведений в сопроводительных документах²¹⁷.

На практике работы этого ЦЭД были составлены рекомендации по заполнению электронной ДТ. Чтобы избежать отказа в автовыпуске необходимо обратить особое внимание на графы 14, 16 («страна происхождения»), 30, 35 («вес брутто»), 38 («вес нетто»), 44 («Дополнительная информация/Предоставляемые документы»), 47 («Исчисление платежей»), В, 54. Правильное и полное их заполнение сэкономит время и материальные ресурсы.

Также ФТС России провела большую работу по развитию системы межведомственного электронного взаимодействия. ТО получают в электронном виде от различных министерств и ведомств актуальные документы и сведения, позволяющие намного быстрее обрабатывать информацию, необходимую для исполнения государственной

²¹⁷ Афонин П.Н., Афонин Д.Н. Система управления рисками в таможенном деле: учебник. СПб., 2017. С. 116.

функции. Это нововведение значительно снизило административную нагрузку на бизнес.

После успешного эксперимента с ЦЭД Башкоростанским таможенным постом количество специализированных мест электронного декларирования увеличилось. Если до 2019 года функционировали 672 места таможенного оформления, то к 2019 году остались только 12 ЦЭД - восемь специализированных и четыре в составе региональных электронных таможен. Это позволило к 2019 году достигнуть показателя доли автоматически выпущенных деклараций на импортируемые товары в 57,3 %, а на экспортируемые товары - 75,9 %.

К 2020 году было открыто ещё 4 ЦЭД, благодаря чему доля деклараций, прошедших автоматический контроль, увеличилась в 2 раза по сравнению с 2019 годом. Доля выпущенных в автоматическом режиме деклараций на импорт увеличилась в 3,8 раз и составила 65,5 % от числа деклараций, поданных участниками ВЭД с низким уровнем риска. Доля автоматически зарегистрированных экспортных деклараций увеличилась до 93 %^{218 219}. Без участия инспектора выпущено 75,1 % деклараций, доля автовыпуска экспорта увеличилась в 2 раза. Сроки авторегистрации и автовыпуска составляют 1,5 и 5 минут соответственно, а при участии в регистрации и выпуске должностных лиц таможенных органов (далее ДЛТО) эти сроки составляют 1 и 4 часа соответственно.

Также важно упомянуть систему предварительного информирования ТО. Впервые она начала функционировать в качестве эксперимента ещё в 2006 году в отношении товаров, перемещаемых автомобильным транспортом, затем железнодорожным, позже морским и воздушным. На данный момент применение технологии предварительного информирования носит обязательный характер. Это нашло отражение в Стратегии развития таможенной службы РФ до 2020 года и в Плане мероприятий «Совершенствование таможенного администрирования».

Предварительное информирование осуществляется путём предоставления документов и сведений в ТО в электронном виде до момента

²¹⁸ Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 23.03.2024).

²¹⁹ Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosstat.gov.ru> (дата обращения: 20.03.2024).

фактического прибытия товаров и транспортных средств или прибытия к месту фактического выпуска товаров²²⁰. На информирование таможенники отводится 30 календарных дней до прибытия/убытия груза. Если предоставить информацию слишком поздно - менее чем за 2 часа до планируемого прибытия товаров, то в отношении груза вероятнее будут применены меры по минимизации рисков, например, таможенный досмотр, который неминуемо повлечёт потерю времени и денежных средств²²¹.

В 2019 году в Российской Федерации была принята Стратегия развития искусственного интеллекта до 2030 года²²². РФ стала тридцать первой страной, которая заявившей о приоритете использования искусственного интеллекта в своей деятельности²²³. Для выполнения цели планируется, что к 2024 году доля крупных и средних компаний, органов государственной власти и подведомственных учреждений, использующих ИИ – 10 %, а к 2030 году – 20 %.

В связи с этим внедрение ИИ в деятельность ТО обсуждалось на Международном таможенном форуме 24-25 октября 2019 года. Руководитель Федеральной таможенной службы, Булавин Владимир Иванович, отметил, что основной целью Стратегии таможенной службы - 2030 является «формирование качественно новой, насыщенной «искусственным интеллектом», быстро перенастраиваемой, информационно связанной с внутренними и внешними партнерами, умной таможенной службы, незаметной для законопослушного бизнеса и результативной для государства».

Таким образом, ТО поэтапно достигают поставленной перед ними цели - цели по полному переходу в цифровое пространство, постепенно автоматизируя и оптимизируя все процессы совершения таможенных операций, сокращая сроки их проведения, увеличивая возможности для авторегистрации и автовыпуска, минимизируя человеческий фактор.

²²⁰ Аксенов И.А. Система управления рисками при таможенном контроле товаров и транспортных средств: учебное пособие. Владимир, 2021. С. 78.

²²¹ Алёхина О.В., Игнатъева Г.В., Смирнова И.А. Цифровая таможня: прошлое, настоящее, будущее // Вестник саратовского государственного социально-экономического университета. 2019. С. 12.

²²² Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года».

²²³ Официальный сайт Всемирной торговой организации [Электронный ресурс]. URL: <https://www.wto.org> (дата обращения: 05.03.2024).

Вопрос 3. Структура системы управления рисками в таможенных органах

СУР в таможенном деле - это совокупность действий ДЛТО и автоматизированных систем (далее АС), направленной на минимизацию угроз, связанных с несоблюдением международных договоров и актов в сфере таможенного дела, законодательства государств-членов Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС), национального законодательства России в сфере таможенного регулирования²²⁴.

СУР основывает свою деятельность на профилях риска (далее ПР). ПР - это документ, регламентирующий деятельность ДЛТО при наступлении какого-либо риска. ПР составляют следующие группы сведений: область риска, иначе - вероятность нарушения норм таможенного законодательства и условия, при которых такое нарушение может возникнуть; индикаторы риска - признаки или совокупность признаков, позволяющих выбрать объект таможенного контроля; а также меры по уменьшению вероятности наступления риска - конкретные формы таможенного контроля, применяемые для выявления нарушения или его отсутствия.

ПР регулярно актуализируются, с целью соответствия внешнеэкономической ситуации. В качестве факторов, влекущих необходимость редактирования ПР, выступают реформирование законодательства, создание и перемещение через таможенную границу новых товаров, постоянно претерпевающая изменения ценовая политика, интенсивно развивающаяся политическая ситуация, варьирование курсов валют и др.

СУР применяется также при электронном декларировании, рассмотрим структуру на примере процесса взаимодействия декларанта с ТО.

Взаимодействие декларанта с ТО в рамках декларирования удобно представить в виде схемы (рис. 61).

²²⁴ Рыжова Э.А. Трансформация системы управления рисками в условиях ограничения внешнеэкономической деятельности // Дни науки студентов Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых: Сборник материалов научно-практических конференций. Владимир, 2022. С. 3232.



Рис. 61. Взаимодействие декларанта с ТО

Под декларантом в схеме понимается одно рабочее место, оборудованное персональным компьютером, на котором установлено программное средство подготовки, редактирования и передачи в электронной форме сведений о товаре и (или) транспортном средстве из документов, необходимых для таможенного декларирования²²⁵. Таких мест в подсистеме декларанта может быть несколько.

Из подсистемы декларанта ДТ и документы, зашифрованные с использованием специальной программы, например, «Крипто-ПРО», через межсетевой экран, представляющий собой защиту ТО от несанкционированного доступа к базам данных ТО, попадают в подсистему ТО. Она объединяет в себе два уровня проверки. Сначала информация попадает в единый центр на базе центрального информационно-технического таможенного управления (далее ЦИТТУ)²²⁶. Здесь проводится форматно-логический контроль (далее ФЛК). ФЛК осуществляется с помощью ИИ и заключается в сверке сведений в ДТ и документов, подтверждающих сведения, заявленные в ДТ²²⁷; проверке на соответствие формы электронной ДТ структуре и формату данных, утверждённых ФТС РФ. Если есть ошибки, то через межсетевой экран в подсистему декларанта направляется уведомление о наличии ошибок. Если ошибки не будут выявлены, то из ЦИТТУ ДТ и приложенные к ней

²²⁵ Аксенов И.А. Система управления рисками при таможенном контроле товаров и транспортных средств: учебное пособие. Владимир, 2021. С. 207.

²²⁶ Приказ ФТС России от 13.12.2011 № 2506 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций, связанных с подачей, регистрацией и отказом в регистрации декларации на товары» П. 12.

²²⁷ Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 23.03.2024).

документы попадут в ЦЭД, где ДЛТО присвоит регистрационный номер ДТ.

На уровне ЦЭД осуществляется более детальный контроль. ЦЭД проверяет декларацию при помощи системы управления рисками (далее СУР) с элементами ИИ. Как ДЛТО, так и автоматизированная система, могут запросить дополнительные документы. ДЛТО может скорректировать таможенную стоимость, пригласить декларанта для дачи объяснения, например, по вопросу формирования товарной партии или определению маршрута перевозки, а также иным вопросам, касающимся декларирования. После предоставления запрошенных документов, если они запрашивались, дачи объяснений, если она требовалась и иных этапов информационного обмена между декларантом и ДЛТО, инспектор уведомляет декларанта об окончании проверки и о принятом в отношении ДТ решении: разрешить выпуск или в выпуске отказать²²⁸. Затем проставляет отметки в ДТ и направляет её декларанту в зашифрованном виде через межсетевой защитный экран.

Важно отметить, что СУР применяется ТО для достижения максимальной эффективности таможенного контроля при минимальных затратах ресурсов. Она включает в себя работу таможенных инспекторов и автоматизированных систем, которые в своей работе, наряду с другими источниками информации, руководствуются профилями риска. В случае срабатывания риска в отношении поданной электронной ДТ, например, при запрете ввоза декларируемого товара, ИИ автоматически откажет в выпуске²²⁹.

Известно, что ПР может быть сформирован как ДЛТО, так и совместно ДЛТО и автоматизированной системой, так и самостоятельно автоматизированной системой, которая и является элементом ИИ в СУР²³⁰.

Таможенная операция, связанная с декларированием товаров, является сложным, многоуровневым процессом контроля за соблюдением законодательства в таможенной сфере. Применение ИИ в данном

²²⁸ Аксенов И.А. Система управления рисками при таможенном контроле товаров и транспортных средств: учебное пособие. Владимир, 2021. С. 261.

²²⁹ Костина Л.А. Цифровизация деятельности таможенных органов, реализация концепции «Цифровая таможня» // Электронный научный архив Уральского федерального университета им. первого Президента России Б.Н. Ельцина. 2021. С. 1274-1279.

²³⁰ Сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. URL: <https://eec.eaeunion.org/> (дата обращения: 12.03.2024).

процессе позволяет сократить время проверки и уменьшить нагрузку на ДЛТО, что позволяет экономить трудовые ресурсы ТО²³¹. Положительную тенденцию подтверждает и Руслан Давыдов, занимающий должность первого заместителя руководителя Федеральной таможенной службы. Он отмечает, что благодаря налаживанию информационного обмена с 34 ведомствами, сокращению «бумажного хвоста» и внедрению ИИ, декларирование осуществляется быстрее²³².

Основными целями использования ТО СУР в соответствии с пунктом 3 статьи 378 ТК ЕАЭС являются:

- 1) обеспечение эффективности таможенного контроля;
- 2) сосредоточение внимания на областях риска с высоким уровнем и обеспечение эффективного использования ресурсов ТО;
- 3) создание условий для ускорения и упрощения перемещения через таможенную границу Союза товаров, по которым не выявлена необходимость применения мер по минимизации рисков²³³.

В целях установления единых подходов к управлению, реализации и совершенствованию СУР в ТО Российской Федерации приказом ФТС России от 18 августа 2015 г. № 1677²³⁴ утверждена Стратегия и тактика применения СУР, порядок сбора и обработки информации, проведения анализа и оценки рисков, разработки и реализации мер по управлению рисками. Стратегия применения ТО СУР заключается в достижении указанных выше целей. Тактика применения СУР определяет совокупность приемов и методов СУР, а также порядок функционирования СУР и реализации процесса управления рисками.

Процесс управления рисками в таможенном деле представляет собой систематизированную деятельность ТО по минимизации вероятности наступления событий, связанных с несоблюдением международ-

²³¹ Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 23.03.2024).

²³² Рыжова, Э.А. Роль цифровизации таможенных органов в обеспечении национальной безопасности // Таможенное дело: научно-практический журнал. 2023. № 1. С. 20.

²³³ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Ст. 378.

²³⁴ Приказ ФТС России от 18.08.2015 № 1677 «Об утверждении стратегии и тактики применения системы управления рисками, порядка сбора и обработки информации, проведения анализа и оценки рисков, разработки и реализации мер по управлению рисками (за исключением рисков в области ветеринарии, санитарно-эпидемиологического надзора и обеспечения карантина растений)». П. 1.

ных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств- членов о таможенном регулировании, и возможного ущерба от их наступления и включает в себя:

1. сбор и обработку информации об объектах таможенного контроля, о совершенных таможенных операциях и результатах таможенного контроля, проведенного как до, так и после выпуска товаров;
2. оценку рисков;
3. описание индикаторов риска;
4. определение мер по минимизации рисков и порядка их применения;
5. разработку и утверждение профилей рисков;
6. выбор объектов таможенного контроля;
7. применение мер по минимизации рисков;
8. анализ и контроль результатов применения мер по минимизации рисков.

Необходимо отметить, что развитие СУР осуществляется в соответствии с целями и задачами Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. № 1388-р²³⁵.

Оценка эффективности применения СУР осуществляется на основе множества критериев, ключевыми среди которых являются результативность мер по минимизации рисков, а также количество и доля объектов таможенного контроля, в отношении которых применялись меры по минимизации рисков. Деятельность ТО в части применения СУР оценивается по комплексу показателей, предусмотренных Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года и Государственной программой Российской Федерации «Развитие внешнеэкономической деятельности», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 330²³⁶.

Таким образом, СУР занимает немаловажное место в структуре ТО, увеличивая эффективность их деятельности. На данный момент представить ТО без СУР невозможно, она стала неотъемлемой частью структуры и многократно доказала свою необходимость.

²³⁵ Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года».

²³⁶ Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 330 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие внешнеэкономической деятельности».

Вопрос 4. Анализ осуществления таможенного контроля без использования системы управления рисками

На 1 апреля 1945 года сеть таможенных учреждений включала: руководящий аппарат ГТУ НКВД СССР, 65 таможен, 34 таможенных поста. Штат сотрудников состоял из 1 499 человек, но фактически работало только 686 сотрудников. После окончания войны особая нагрузка на таможенников выпала в связи с усилением миграционных потоков, возвращением репатриированных и граждан, освобожденных из плена, пропуском трофейных грузов. Силами таможенной службы в 1945 году было оформлено при следовании через государственную границу более 20 млн. человек, 79 290 поездов, 11 120 судов, 11 720 самолетов, 1 981 279 автомашин, 278 053 единиц вьючного транспорта²³⁷.

Сыграть важную роль в восстановлении советской экономики после Второй мировой войны смогли репарации, полученные СССР от Германии и ее союзников на сумму около 10 миллиардов долларов, которая состояла из множества промышленных и транспортных объектов, а также металлургических и строительных материалов. Это включало в себя около 400 тысяч железнодорожных вагонов, более 3000 заводов, 96 электростанций, 340 тысяч станков и 200 тысяч электромоторов. Такие трофеи составляли значительную часть грузового потока, которое требовало таможенного оформления и контроля.

В 1949 году Советский Союз, в противовес начавшейся интеграции экономик капиталистических стран Западной Европы, создал СЭВ (Совет экономической взаимопомощи), объединившись с социалистическими странами Восточной Европы. В связи с расширением связей СССР со странами-участницами СЭВ стал увеличиваться объем товарооборота и поток транспортных средств через государственную границу. К 1956 г. оборот торговли СССР с этими государствами достиг 22,1 млрд руб. (более 75 % внешней торговли Союза), первое место среди экономических партнеров принадлежало Китаю. После ухудшения отношений с КНР в конце 1950-х гг. большая часть товаров стала

²³⁷ Боков К.И. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства России в XIX - начале XX века: учебник для вузов. М., 2013. С. 176.

поступать в Советский Союз из социалистических стран Центральной и Восточной Европы²³⁸.

За прошедшие 20 лет с момента окончания войны наблюдалось резкое увеличение числа транспортных средств, пересекающих границу. Данный показатель возрос почти в 9 раз. В то же время, объем грузовых перевозок с использованием судов увеличился всего в 5 раз, в то время как железнодорожные перевозки лишь незначительно увеличились всего в 1,5 раза. Таким образом, возникла значительная нагрузка на портовые таможни несмотря на то, что численность персонала в этих таможнях практически не изменилась за рассматриваемый период.

Также важно отметить, что количество иностранных туристов, посещающих СССР, значительно возросло. В 1951 году в страну прибыло 53 764 человека, а в 1966 году уже 2 546 864 человека. Это свидетельствует о постепенном улучшении международной туристической активности и растущем интересе к СССР со стороны иностранных посетителей.

Однако в период с 1940-х по 1960-е годы, изоляция СССР и холодная война с США привели к тому, что страна не была активно вовлечена в международную торговую систему и не участвовала в разработке норм и правил международного торгового права. В связи с этим, таможенные структуры не претерпели значительных изменений в организации своей работы в послевоенные десятилетия. Государство продолжало придерживаться политики жесточайшего протекционизма и государственной монополии на внешнюю торговлю²³⁹.

В период послереволюционной России и затем в Союзе ССР, процесс формирования и развития таможенного дела и соответствующего законодательства был сложным и противоречивым. Начиная с октября 1917 года и до 1991 года был накоплен ценный и полезный опыт, который необходимо учитывать и использовать для создания и дальнейшего совершенствования современного российского таможенного права. Статус таможенной службы, а также других таможенных инсти-

²³⁸ Пиляева В.В. История таможенного дела и таможенной политики России. М., 2012. С. 300.

²³⁹ Ложкин А.Г. Интервенция, аннексия и советизация во внешней политике СССР: историко-правовые аспекты новейших исследований. М., 2013. С. 294.

тутов, их функции, полномочия и организационная структура не оставались неизменными в период с 1917 по 1991 год - они приспособлялись, изменялись, хотя не всегда достаточно динамично, в соответствии с внутренними и внешними экономическими интересами и потребностями государства²⁴⁰.

В результате Октябрьского переворота, произошедшего в начале XX века, в России и прихода новой государственной власти, таможенная политика, применяемая до революции, была отвергнута, а система ТО в стране была ликвидирована. Одним из ключевых принципов новой власти, основанной на идеях Ленина, была государственная монополия на внешнюю торговлю, что фактически ограничило применение таможенно-тарифного регулирования и сделало систему таможенного контроля вспомогательным инструментом для регулирования внешней торговли. В период военного коммунизма возникли предложения о закрытии таможенных учреждений, которые были обусловлены идеей монополии внешней торговли и вызвали негативное отношение к таможенной службе в целом.

Первым нормативным актом после революции в таможенной сфере стал декрет от 29 октября 1917 года «О разрешении на ввоз и вывоз товаров», который вводил государственный контроль за внешнеторговыми операциями через систему лицензирования. Для осуществления экспорта и импорта товаров требовалось получение разрешения от Народного комиссариата торговли и промышленности.

В начале 1918 года был возобновлен Департамент таможенных сборов при Наркомате финансов. Затем, 29 мая 1918 года Совет народных комиссаров (далее СНК) издал декрет «О разграничении прав Центральной и местных Советских властей по собиранию пошлин и о регулировании деятельности местных таможенных учреждений». Этот декрет передал право обложения таможенной пошлиной и другими сборами товаров, перевозимых через границу, исключительно ведению центральной государственной власти. Таможенные учреждения признались органами центральной Советской власти и были подчинены Наркомату по финансовым делам²⁴¹.

²⁴⁰ Боков К.И. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства России в XIX - начале XX века: учебник для вузов. М., 2013. С. 182.

²⁴¹ Толкушкин А.В. Таможенное дело: учебник для вузов. М., 2011. С. 560.

12 ноября 1920 г. СНК РСФСР издал Декрет «О порядке приема, хранения и отпуска импортных и экспортных товаров», который впоследствии послужил основой для Таможенного устава СССР 1924 г.²⁴².

В первые месяцы Советской власти, а затем и в период военного коммунизма (1918–1921 гг.) таможенным пошлинам отводилась весьма скромная роль. Объяснялось это тем, что Народный комиссариат внешней торговли (НКВТ) в эти годы не продавал, а распределял товары. Внутри страны отсутствовал почти полностью стоимостной механизм обмена, а нерегулярность и незначительность внешнеторгового оборота серьезно затрудняли использование таможенных тарифов в торговых отношениях Советской России с другими государствами²⁴³.

Однако с переходом к Новой экономической политике (НЭП), расширением внешней торговли и предоставлением организациям права самостоятельно выходить на мировой рынок, возникла необходимость в восстановлении таможенного и тарифного дела. Возвращение к тарифным методам регулирования внешнеторговых операций в 1922 году привело к увеличению роли таможенной службы в государственном управлении и фактически «оживило» ТО.

После того, как 9 марта 1922 г. ВЦИК и СНК РСФСР утвердили первый таможенный тариф по европейской привозной торговле, декретом СНК РСФСР от 23 февраля 1922 г. был утвержден Таможенно-тарифный комитет (ТТК), а 13 июня 1922 г. – первый советский тариф по вывозной торговле²⁴⁴. Его правовой статус уточнялся в Таможенном уставе 1924 г. и Таможенном кодексе 1928 г.²⁴⁵. ТТК являлся совещательно-координационным органом. Главные его задачи - согласование и выработка общей концепции таможеннотарифной политики. ТТК не имел права издавать нормативные акты самостоятельно, его решения утверждались в указанных выше органах управления.

12 декабря 1924 г. Президиум ЦИК СССР утвердил Таможенный устав СССР, явившийся первым кодифицированным союзным актом

²⁴² Боков К.И. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства России в XIX - начале XX века: учебник для вузов. М., 2013. С.182.

²⁴³ Сокольников Г.Я. Новая финансовая политика на пути к твердой валюте: учебное пособие. М., 2001. С. 336.

²⁴⁴ Гирин А.М. Новое таможенное законодательство 2004. М., 2004. С. 470.

²⁴⁵ Лебедев Н. Идеологи и практики таможенной и тарифной политики России. М., 2017. С. 132.

по таможенному делу. Именно Устав, а также ряд подзаконных нормативных актов, принятых НКВТ, законодательно закрепили систему таможенного управления, сформировавшуюся в середине 20-х годов²⁴⁶.

Согласно ст. 1 Устава таможенным делом на всей территории Союза ССР управлял НКВТ, который осуществлял свои задачи как в центре, так и на местах через входящее в его состав Главное таможенное управление, состоящий при НКВТ ТТК и через иные учреждения. За деятельностью таможенных учреждений на местах наблюдали уполномоченные НКВТ при СНК союзных республик²⁴⁷.

В 1929 -1930 гг. была проведена широкомасштабная перестройка работы таможен. Это свелось к упрощению их функций и структуры, изъятию служебных и складских помещений. Контрольные и фискальные функции ТО подменялись контрольно-учетными (контрольно-инспекторскими) функциями. В этот период таможенное дело в целом и таможенный контроль в частности перестали играть важную роль в регулировании экспортно-импортных операций²⁴⁸. Через 4 года, в 1934 был упорядочен ускоренный пропуск через границу грузов общественного сектора и централизованный расчет по таможенным пошлинам за эти грузы, в связи с чем сократилось число таможенных служащих, что постепенно становилось тенденцией улучшения эффективности таможни: сокращение штата при ускорении выполнения задач.

Вопрос 5. Сравнительный анализ применения системы управления рисками за период с 2000 по 2022 год

СУР, применяемая ТО, играет не только важную, но и неотъемлемую роль в современном таможенном деле. Она является необходимым инструментом для эффективного и целенаправленного контроля таможенных процедур и операций.

Одной из главных задач СУР является обеспечение полноты поступления таможенных платежей. Благодаря анализу и оценке рисков,

²⁴⁶ Боков К.И. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства России в XIX - начале XX века: учебник для вузов. М., 2013. С.142.

²⁴⁷ Насретдинова И.Т. Значение деятельности таможенных органов в реализации таможенной политики Российской Федерации в современных условиях. Учебник для вузов. М., 2016. С. 600.

²⁴⁸ Ноздрачев А.Ф. Административная организация таможенного дела. Учебно-практическое пособие. М., 2005. С. 480.

ТО способны выявлять потенциальные случаи уклонения от уплаты таможенных пошлин и налогов. Это позволяет предотвращать утрату государственных доходов и поддерживать стабильность бюджета.

Кроме того, СУР направлена на соблюдение запретов и ограничений, установленных в области таможенного контроля. С помощью анализа и оценки рисков возможно выявление незаконных или неправомерных попыток ввоза или вывоза определенных товаров или материалов, нарушающих требования таможенного законодательства. Это позволяет государству защищать свои интересы в области безопасности, охраны окружающей среды, общественного здоровья и культурного наследия.

Противодействие преступлениям и административным правонарушениям в сфере таможенного дела также является одной из важных задач Системы управления рисками. Благодаря систематическому анализу и оценке рисков, ТО могут выявлять и предотвращать незаконные действия, такие как контрабанда, подделка документов, недекларированный ввоз или вывоз товаров и другие преступные схемы. Это способствует поддержанию правопорядка, защите экономических интересов государства и обеспечению справедливой конкуренции на рынке²⁴⁹.

В Российской Федерации с 2013 года по первый квартал 2014 года применение средств управления рисками в сфере таможенного дела принесло значительные результаты. Благодаря этим мерам удалось дособрать таможенные платежи и взыскать штрафы на общую сумму 20,8 млн рублей. Также было возбуждено 748 уголовных дел, а в более чем 17 тысяч случаев декларирования товаров было принято решение об отказе в их выпуске. По отношению к 1 627²⁵⁰ партиям товаров было принято решение о запрете их ввоза или вывоза через таможенную территорию РФ.

СУР контролирует все операции, связанные с таможенными процедурами и перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу. Каждый год количество утвержденных профилей

²⁴⁹ Лаптев Р.А. Особенности функционирования системы управления рисками в таможенных органах Российской Федерации // Молодой ученый. 2015. № 9 (89). С. 651.

²⁵⁰ Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosstat.gov.ru> (дата обращения: 20.03.2024).

рисков постепенно увеличивается на 15-20 %. Таможенные органы активно осуществляют мониторинг и анализ эффективности этих профилей, что позволяет достичь большей эффективности применения СУР и сократить число партий товаров, выявляемых с рисками.

Существенное обновление программного обеспечения, используемого для разработки ПР и обнаружения потенциальных рисков в различных таможенных операциях, а также создание новых динамичных показателей риска, существенно повысили автоматизацию системы управления рисками. Эти меры позволили более точно и эффективно идентифицировать возможные нарушения и преступные схемы, способствуя более эффективной работе ТО и обеспечению законности и порядка в сфере таможенного дела²⁵¹.

В 2014 году при декларировании с подачей деклараций на товары (далее ДТ) были применены меры по минимизации рисков в рамках ПР по 21051 ДТ, по результатам которых возбуждены 34 дела об административных правонарушениях (далее АП): 32 – в отношении ввозимых товаров, 2 – вывозимых, довысканы таможенные платежи и штрафы на сумму 151307,46 тыс. рублей. Удобно сравнить с показателями прошлого года, чтобы убедиться в эффективности работы СУР и в частности ПР. В 2013 году при применении ПР при основном таможенном декларировании в отношении 18859 товарных партий было возбуждено 25 дел об АП и 1 уголовное дело, довыскано 138093,66 тыс. рублей²⁵²).

За период с 2013 года по первый квартал 2014 года в Российской Федерации были предприняты значительные усилия для улучшения системы управления рисками в таможенной сфере. Эти усилия привели к ряду важных результатов, которые существенно повысили эффективность таможенного контроля и обеспечили более полное соблюдение таможенных процедур.

Однако, несмотря на достигнутые успехи, ещё оставались некоторые нерешенные проблемы, которые требовали дальнейшего развития и усовершенствования СУР. Одной из таких проблем была низкая

²⁵¹ Минакова И.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие. М., 2013. С. 125.

²⁵² Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosstat.gov.ru> (дата обращения: 20.03.2024).

эффективность СУР в определенных областях. Также необходима была автоматизация процесса управления рисками.

В ходе развития СУР в последующие годы были разработаны и представлены на рассмотрение в Центральное таможенное управление (далее ЦТУ) новые проекты зональных профилей рисков. Это свидетельствует о постоянной работе по улучшению и совершенствованию системы управления рисками в целях более эффективного контроля таможенных процедур²⁵³.

Однако необходимо отметить, что в 2013 году сумма довысканных таможенных платежей составила 2 655,58 тысяч рублей²⁵⁴, что может указывать на то, что некоторые проблемы в СУР все еще сохранялись. В связи с этим продолжались усилия по дальнейшему развитию и совершенствованию СУР.

Одним из направлений развития системы управления рисками стало внедрение современных программных средств и технологий, которые позволяют автоматизировать процессы анализа и выявления рисков. Это помогает сократить человеческий фактор и обеспечить более оперативное реагирование на потенциальные нарушения.

Также было решено продолжить расширение списка профилей рисков и улучшение их эффективности. Регулярный мониторинг и анализ результатов применения профилей рисков позволяют выявить слабые места и внести соответствующие коррективы для повышения эффективности системы управления рисками в таможенной сфере²⁵⁵ при применении региональных и зональных профилей рисков в отношении 89 товарных партий. В результате применения целевых профилей рисков в 2014 г. при декларировании 113 товарных партий были возбуждены 13 дел об АП, довыскано таможенных платежей на общую сумму 13 349,11 тыс. руб., в то время как в 2013 г. – при применении

²⁵³ Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 23.03.2024).

²⁵⁴ Там же.

²⁵⁵ Приказ ФТС России от 18.07.2014 № 1385 О решении коллегии ФТС России от 29 мая 2014 года «О современном состоянии и перспективах развития системы управления рисками в таможенных органах Российской Федерации». П. 1.

целевых профилей рисков в отношении 36 товарных партий возбуждены 4 дела об АП, довысканы таможенные платежи в сумме 2384,79 тыс. рублей²⁵⁶.

- повышение уровня автоматизации СУР, снижение количества неавтоматизированных профилей риска;

- повышение эффективности процесса управления рисками при противодействии уклонению от уплаты таможенных платежей в полном объеме;

- полноценная интеграция компонентов СУР в деятельность правоохранительных подразделений ТО и подразделений таможенного контроля после выпуска товаров;

- внедрение субъектно-ориентированной модели СУР на базе научно обоснованной методики определения уровня риска участника ВЭД;

- совершенствование механизмов взаимодействия при реализации СУР между различными подразделениями на всех уровнях системы ТО;

- широкое применение информационных технологий, обеспечивающих эффективный анализ данных в целях повышения качества работы по оценке рисков, а также, разработке и использованию новых инструментов СУР²⁵⁷.

С целью совершенствования и развития СУР в таможенной сфере, предпринимаются ряд мер для усиления ее эффективности и повышения надежности в предотвращении уклонения от полной уплаты таможенных платежей. Несмотря на достигнутые успехи, СУР все еще сталкивается с определенными проблемами, которые требуют внимания и решения.

Одной из основных проблем, с которой сталкивается СУР, является неправомерное предоставление тарифных преференций. В некоторых случаях происходит злоупотребление системой тарифных льгот или предоставление таких льгот без должного обоснования. Это приводит к ущербу для государственного бюджета и нарушению равных условий конкуренции на рынке.

²⁵⁶ Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 23.03.2024).

²⁵⁷ Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 23.03.2024).

Еще одной проблемой, которую необходимо решить, является занижение таможенной стоимости товаров. В некоторых случаях декларируется недостоверная стоимость товаров с целью снижения таможенных платежей. Это создает неравные условия для торговли и приводит к потере доходов ТОО.

Третья проблема, требующая внимания, связана с предоставлением недостоверных сведений о классификации товаров по ТН ВЭД ТС. Неправильная классификация товаров может привести к неверному применению таможенных ставок и, следовательно, к упущению доходов государства.

Для решения указанных проблем Коллегия Федеральной таможенной службы (далее ФТС) России определила ряд основных направлений работы. В частности, планируется дальнейшее совершенствование и автоматизация системы управления рисками, а также разработка новых методов и технологий для выявления и предотвращения нарушений. Кроме того, планируется усиление сотрудничества с другими странами и международными организациями для обмена информацией и опытом в области таможенного контроля и управления рисками.

Важным аспектом усиления эффективности СУР является повышение профессиональной подготовки таможенных служащих. Правильное применение системы управления рисками требует от сотрудников таможни глубоких знаний и понимания таможенного законодательства, процедур и методов контроля.

Для достижения этой цели предусмотрены обучающие программы и тренинги, которые помогут сотрудникам овладеть навыками анализа рисков, использования современных технологий и инструментов для обнаружения нарушений. Также важно развивать у сотрудников навыки коммуникации и сотрудничества с другими государственными и международными органами, чтобы эффективно обмениваться информацией и координировать свои действия в борьбе с таможенными правонарушениями.

Одним из важных аспектов развития СУР является использование современных информационных технологий. Внедрение автоматизированных систем и программного обеспечения позволит улучшить процессы анализа данных, идентификации рисков и принятия решений. Также важно обеспечить совместимость и взаимодействие таможенных информационных систем с системами других органов, таких

как налоговая служба, полиция и международные таможенные организации.

Большое внимание уделяется также сотрудничеству с бизнес-сообществом и общественностью. Вовлечение представителей бизнеса в разработку и совершенствование СУР позволяет учесть их потребности и особенности, а также создать более прозрачную и предсказуемую таможенную среду. Кроме того, активное информирование общественности о мерах по усилению СУР способствует повышению общественного доверия и осознанности важности соблюдения таможенных правил и процедур.

В целом, усиление эффективности системы управления рисками является неотъемлемой частью развития таможенной сферы. Путем совершенствования профессиональных навыков сотрудников, внедрения современных технологий и развития сотрудничества с бизнес-сообществом и общественностью можно создать более эффективную и прозрачную таможенную систему. Это позволит более надежно предотвращать уклонение от уплаты таможенных платежей и снижать риски нарушений в таможенных процедурах.

Одним из направлений развития СУР является улучшение аналитических возможностей и инструментов. Современные алгоритмы и методы анализа данных позволяют обнаруживать более сложные и скрытые риски, а также строить прогнозы и моделировать различные сценарии. Это помогает более эффективно распределять ресурсы и принимать меры по усилению контроля в наиболее уязвимых точках.

Другим важным аспектом развития СУР является сотрудничество и обмен информацией с другими ТО и международными партнерами. В условиях глобализации торговли и международных поставок товаров, сотрудничество и координация усилий на международном уровне становятся все более важными. Обмен опытом, информацией о новых методах и тенденциях в области таможенного контроля помогает улучшить эффективность СУР и снизить риски нарушений.

Кроме того, современные технологии, такие как искусственный интеллект, машинное обучение и автоматизация процессов, имеют большой потенциал для совершенствования СУР. Автоматизация позволяет обрабатывать большие объемы данных и проводить быстрый анализ, что существенно увеличивает эффективность таможенного

контроля. Также разработка и внедрение специализированных программ и систем помогают улучшить точность и достоверность оценки рисков.

И наконец, активное информирование и обучение бизнес-сообщества о правилах и процедурах таможенного контроля играют важную роль в предотвращении нарушений. Предоставление достоверной информации и консультаций помогает бизнесу соблюдать требования таможенного законодательства и эффективно взаимодействовать с ТО. Обучение и консультации также способствуют повышению осведомленности о рисках и последствиях нарушений, что снижает возможность неправомерных действий.

В рамках развития СУР, большое значение имеет также усиление контроля и надзора со стороны ТО. Это включает проверку документации, физический осмотр товаров, использование технических средств контроля, а также проведение регулярных аудитов и проверок соблюдения таможенных правил и процедур. Тщательный и систематический контроль помогает обнаруживать нарушения и принимать соответствующие меры.

Важным аспектом усиления СУР является также повышение ответственности и наказуемости за нарушения таможенных правил. Строгие санкции в отношении нарушителей создают сдерживающий эффект и служат предупреждением для потенциальных правонарушителей. Разработка и применение эффективной системы санкций и наказаний способствуют повышению дисциплины и соблюдению таможенных требований.

Основные задачи, поставленные перед ТО в этой сфере, включают:

1. Соблюдение одного из важнейших принципов Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур - проведение таможенного контроля на минимальном уровне, необходимом для соблюдения законодательства.

2. Повышение уровня автоматизации процессов выявления рисков на всех этапах таможенных операций: при получении предварительной информации о ввозе товаров, при их прибытии в пункт пропуска, при декларировании и при проверках после выпуска товаров.

3. Внедрение технологии автоматической оценки уровня риска для каждой товарной партии в режиме реального времени.

4. Создание организационной структуры, способствующей оперативному реагированию на рискованные ситуации и их пресечению.

5. Расширение информационных ресурсов для анализа рисков путем интенсификации сотрудничества с государственными органами, зарубежными таможенными администрациями, профессиональными объединениями импортеров, крупными производителями товаров, отраслевыми союзами и ассоциациями, а также использование других источников информации.

6. Использование программных средств с возможностью интеллектуального анализа больших объемов данных для аналитической работы в процессе управления рисками.

7. Развитие взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими контрольно-надзорную деятельность, внедрение межведомственных карт рисков для отдельных категорий товаров, требующих межведомственного взаимодействия.

8. Углубление сотрудничества с таможенными администрациями других стран в области управления рисками.

9. Интеграция сегментов системы управления рисками таможенных служб государств-членов Союза.

10. Установление соглашений о сотрудничестве в области управления рисками и развитие взаимодействия на их основе.

11. Проведение международных сопоставлений для оценки эффективности управления рисками.

12. Совершенствование подходов к оценке деятельности участников внешнеэкономической деятельности с целью стимулирования формирования модели добросовестного и законопослушного поведения.

Все эти меры направлены на создание «умной» и гибкой системы управления рисками, основанной на информационном анализе и автоматизированных технологиях. При их реализации ожидается снижение риска уклонения от уплаты таможенных платежей и более эффективный контроль за соблюдением таможенного законодательства²⁵⁸.

²⁵⁸ Официальный сайт Всемирной торговой организации [Электронный ресурс]. URL: <https://www.wto.org> (дата обращения: 05.03.2024).

Вопрос 6. Особенности применения системы управления рисками на современном этапе развития

Правовую основу применения СУР на современном этапе развития и совершенствования ТО составляют:

1. Таможенный кодекс ЕАЭС (гл. 50);
2. федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (гл. 54);
3. приказ ФТС России от 18.08.2015 № 1677 «Об утверждении стратегии и тактики применения системы управления рисками, порядка сбора и обработки информации, проведения анализа и оценки рисков, разработки и реализации мер по управлению рисками»;
4. иные акты.

В ТО Российской Федерации СУР играет ключевую роль на всех этапах осуществления таможенного контроля. Она охватывает широкий спектр операций, включая предварительное информирование о грузах, прибытие и убытие товаров и транспортных средств, перевозку товаров в соответствии с таможенной процедурой транзита, временное хранение, декларирование товаров и транспортных средств, перемещение транспортных средств международной перевозки, а также перемещение товаров физическими лицами для личного пользования, международные почтовые отправления и другие операции.

СУР в ТО основана на вероятности несоблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования, а также законодательства государств-членов о таможенном регулировании. Ее целью является обеспечение эффективности таможенного контроля и концентрация внимания на областях с высоким уровнем риска. С использованием СУР ТО стремятся достичь максимальной эффективности при минимальных затратах на осуществление контроля.

Одной из основных целей применения системы управления рисками является создание условий для ускорения и упрощения перемещения товаров через таможенную границу Союза. Это достигается путем идентификации товаров, для которых не требуется применение мер по минимизации рисков, что позволяет ускорить таможенные процедуры и снизить бюрократическую нагрузку.

Кроме того, СУР в ТО направлена на реализацию принципа выборочного таможенного контроля. Она позволяет определить объекты контроля, формы контроля и меры, необходимые для достижения максимальной эффективности контроля при оптимальном использовании ресурсов. Это помогает сосредоточить усилия на наиболее рискованных ситуациях и предотвратить уклонение от полной уплаты таможенных платежей.

В дополнение к вышесказанному, следует отметить, что СУР в ТО Российской Федерации постоянно развивается и совершенствуется. Она включает в себя использование современных технологий и методов анализа данных, чтобы эффективно выявлять потенциальные риски и принимать соответствующие меры.

В рамках системы управления рисками ТО уделяют особое внимание проблемам, связанным с неправомерным предоставлением тарифных преференций, занижением таможенной стоимости товаров и предоставлением недостоверных сведений о классификации товаров по ТН ВЭД ТС. Путем анализа информации, проверки документов и проведения тщательного контроля ТО стремятся предотвратить возможные нарушения и обеспечить соблюдение таможенных правил и требований.

Более того, СУР в ТО России направлена на содействие развитию легальной торговли и облегчению бизнес-процессов для добросовестных участников внешнеэкономической деятельности. Это достигается путем усиления контроля над потенциальными нарушителями и применения более эффективных мер по минимизации рисков, что способствует созданию справедливой и прозрачной торговой среды.

Таким образом, СУР в ТО Российской Федерации является неотъемлемой частью таможенного контроля и играет важную роль в обеспечении безопасности, защите экономических интересов государства и облегчении международной торговли. Постоянное развитие и совершенствование данной системы способствуют повышению ее эффективности и эффективному противодействию потенциальным рискам и нарушениям.

Для достижения указанных целей и обеспечения эффективности СУР в ТО Российской Федерации, применяется комплексный подход, который охватывает все основные этапы и направления деятельности таможенного контроля.

Процесс управления рисками начинается с подготовки к анализу информации - для этой цели такую информацию необходимо собрать, а далее - обработать. ТО активно собирают и анализируют данные о объектах таможенного контроля, таможенных операциях, а также результатах проведенного контроля, включая информацию о предварительном информировании, прибытии и убытии товаров и транспортных средств, перевозке товаров по таможенному транзиту, временном хранении, декларировании товаров, перемещении товаров физическими лицами, международных почтовых отправлениях и других процедурах.

Затем, на основе собранной информации проводится оценка риска. Это позволяет определить потенциальные угрозы и вероятность их возникновения. Оценка риска основывается на анализе статистических данных, истории нарушений, экспертных знаниях и других факторах. Целью оценки риска является выделение областей с высоким уровнем риска и определение приоритетов для последующих мер по минимизации рисков.

Третий этап связан с описанием индикатора риска. Индикатор риска представляет собой характеристику или параметр, по которому можно оценить степень риска. Например, недостоверная информация о классификации товаров, сомнительная таможенная стоимость, нарушения таможенных процедур и другие признаки, указывающие на возможные нарушения.

На следующем этапе определяются меры по минимизации рисков и порядок их применения. В зависимости от выявленных рисков и индикаторов, разрабатываются конкретные стратегии и тактики для предотвращения и минимизации нарушений.

Далее, важным шагом является разработка и утверждение ПР. ПР представляют собой набор критериев, которые позволяют идентифицировать объекты и операции с высоким потенциалом риска. Они определяют параметры, по которым осуществляется выбор объектов таможенного контроля и применение соответствующих мер по минимизации рисков. Их разработка требует анализа данных, статистических показателей, экспертных знаний и опыта, а также учета изменяющейся таможенной среды и новых тенденций в международной торговле.

После этого происходит выбор объектов таможенного контроля на основе разработанных ПР. ТО определяют, какие товары, транспортные средства или операции требуют повышенного внимания и более детального контроля. Это позволяет эффективно использовать ресурсы ТО и сосредоточить их на наиболее вероятных и значимых рисках.

Затем применяются меры по минимизации рисков, которые были определены на предыдущих этапах. Например, проведение дополнительных проверок, усиление контроля, использование технических средств и информационных систем, сотрудничество с другими ТО и ведомствами, а также обучение персонала. Цель - предотвращение нарушений и обеспечение эффективности таможенного контроля при минимальных затратах.

В завершение производится анализ и контроль результатов применения мер по минимизации рисков. ТО оценивают эффективность применяемых мер и проводят анализ результатов. Это позволяет выявить проблемные области, корректировать стратегии и тактики управления рисками, а также вносить улучшения в систему СУР.

Для реализации первого этапа, связанного с сбором и обработкой информации, ТО используют информационные ресурсы, содержащие данные о товарах, которые пересекают таможенную границу Союза, а также о лицах, осуществляющих их перемещение, и информацию о проведенных таможенных операциях, а также контроле их проведения со стороны ТО.

На втором этапе производится оценка риска, что означает проведение действий по идентификации, анализу и определению уровня риска. Оценка риска необходима для определения вероятности возникновения риска и оценки последствий нарушений законодательства на основе обработки собранной информации.

Идентификация риска представляет собой процесс обнаружения, распознавания и описания риска. Этот процесс включает выявление потенциальных угроз и идентификацию факторов, которые могут привести к нарушениям.

Анализ риска основывается на доступной информации у ТО и позволяет определить области риска и индикаторы риска. Путем анализа собранных данных и статистических показателей ТО выявляют

факторы, которые указывают на возможное нарушение и помогают определить степень риска.

Таким образом, первый этап включает использование информационных ресурсов для сбора и обработки данных, а второй этап включает оценку риска, идентификацию риска и анализ риска на основе имеющейся информации у ТО.

При проведении действий, связанных с идентификацией риска, включая анализ рисков, уполномоченные должностные лица ТО используют различные источники информации. К ним относятся следующие:

1. Базы данных: ТО имеют доступ к базам данных, содержащим электронные копии деклараций на товары.

2. Электронный архив: ТО также обладают электронным архивом юридически значимых документов и документов, представленных участниками внешнеэкономической деятельности в электронном формате.

3. Данные статистики: Используя данные о внешней торговле, ТО могут проводить анализ и определение рисков на основе статистических показателей.

4. Интернет и общедоступные источники информации: Уполномоченные должностные лица могут обращаться к информации, размещенной в сети Интернет и других общедоступных источниках.

5. Международное сотрудничество: ТО могут получать информацию от таможенных служб других стран, представительств ФТС России за рубежом и других федеральных органов исполнительной власти.

При анализе источников информации используются информационно-программные средства Единой автоматизированной информационной системы ТО (далее ЕАИС), специализированные информационно-программные средства анализа данных, а также общесистемное и прикладное программное обеспечение.

При оценке риска определяется его уровень, то есть величина, характеризующая соотношение частоты наступления события, связанного с несоблюдением международных договоров и актов в сфере та-

моженного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании, и возможных последствий (ущерба) от наступления указанного события²⁵⁹.

Уровень риска в ТО определяется с использованием различных инструментов, которые помогают систематически анализировать и оценивать потенциальные риски. Важно рассмотреть каждый подробнее.

Методы оценки риска. Для определения уровня риска ТО применяют методы, основанные на национальном стандарте «Менеджмент риска. Методы оценки риска». Эти методы предоставляют структурированный подход к анализу рисков, включающий систематическое сбор и анализ информации, применение статистических методов, а также оценку вероятности возникновения риска и его потенциальных последствий. Такой подход помогает ТО оценить риски на основе объективных критериев и принять соответствующие меры для их минимизации.

Целевая методика анализа рисков. Целевая методика анализа рисков является еще одним инструментом, используемым для определения уровня риска. Она представляет собой алгоритмический подход, основанный на математических, статистических и вероятностных методах анализа. С помощью этой методики ТО могут систематически выявлять области риска и определять индикаторы риска на основе доступной информации.

Экспертный метод. Дополнительным инструментом для определения уровня риска является экспертный метод. Он основан на знаниях и опыте экспертов в области таможенного контроля. Эксперты могут принимать во внимание различные факторы, такие как рассчитанная потенциальная сумма таможенных платежей, возможное нарушение правил декларирования товаров, а также предыдущий опыт выявления и пресечения нарушений. Экспертный метод позволяет учесть контекстуальные факторы и экспертное мнение при оценке уровня риска.

ТО активно используют информационные ресурсы для выявления и анализа рисков. Эти ресурсы включают базы данных электронных копий деклараций на товары, электронные архивы юридически значимых документов, данные статистики внешней торговли, а также

²⁵⁹ Информационный портал образовательного сайта «Специалист таможенного дела» [Электронный ресурс]. URL: <https://customspec.ru> (дата обращения 03.03.2024).

информацию, доступную в сети Интернет и других общедоступных источниках. Кроме того, ТО получают сведения от других таможенных служб иностранных государств, представительств ФТС России за рубежом и других федеральных органов исполнительной власти. Такая информация позволяет более полно и всесторонне оценить риски, и принять соответствующие меры для обеспечения безопасности и соблюдения таможенного законодательства.

Идентификация риска является важным этапом в процессе управления рисками. Уполномоченные должностные лица ТО проводят действия, направленные на обнаружение, распознавание и описание риска. Это включает анализ информации о товарах и транспортных средствах международной перевозки, а также выявление недостоверных заявленных сведений. Идентификация риска позволяет ТО сосредоточить свои усилия на потенциально рискованных грузах и персонах, повышая эффективность таможенного контроля и обеспечивая безопасность торговых операций.

Анализ риска, основанный на доступной информации и применении соответствующих инструментов, позволяет ТО определить области и индикаторы риска. Это помогает им сосредоточить свои ресурсы и меры по минимизации риска на конкретные ситуации и торговые операции, требующие повышенного внимания. Анализ риска является динамическим процессом, который постоянно обновляется и корректируется на основе новой информации и изменяющихся условий. Такой подход позволяет ТО эффективно адаптироваться к новым угрозам и рискам, применяя соответствующие меры по минимизации рисков.

Помимо идентификации и анализа риска, ТО также разрабатывают и утверждают профили рисков. Профили рисков представляют собой совокупность параметров, характеризующих определенные виды товаров, субъектов хозяйствования или торговые операции, которые могут быть связаны с повышенным риском нарушений таможенного законодательства.

Создание профилей рисков позволяет ТО более эффективно направлять свои ресурсы и проводить целенаправленный контроль там, где вероятность нарушений является выше.

Когда профили рисков разработаны, ТО выбирают объекты таможенного контроля на основе уровня риска. Это позволяет оптимизиро-

вать использование ресурсов и фокусироваться на тех товарах и субъектах хозяйствования, которые представляют наибольший потенциал для нарушений таможенного законодательства. Выбор объектов таможенного контроля осуществляется с учетом данных, полученных на предыдущих этапах управления рисками, а также с учетом оперативной информации о текущих тенденциях и угрозах.

Однако управление рисками не ограничивается только выбором объектов контроля. ТО также применяют меры по минимизации рисков, которые могут включать дополнительные проверки, углубленный анализ документов и данных, физический осмотр грузов, а также сотрудничество с другими таможенными службами и органами в целях обмена информацией и координации контрольных мероприятий.

Уровень риска может быть низким или высоким.

В том случае, если уровень риска признается низким, то уполномоченное должностное лицо продолжает проведение оценки риска до момента изменения уровня риска с низкого на высокий. Но если уровень риска признается высоким, то ДЛТО формирует соответствующий проект профиля риска в целях применения форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля - меры по минимизации рисков.

Таким образом, результат оценки риска является основой для разработки ПР или принятия решения о необходимости применения мер по минимизации рисков после выпуска товаров. На основе оценки рисков, ТО применяют ряд мер и форм таможенного контроля. Эти меры включают:

Формы таможенного контроля.

Меры, обеспечивающие проведение таможенного контроля. Для эффективной реализации контрольных мер, ТО применяют различные методы и технологии. Это может включать использование сканирования грузов, оборудования для обнаружения запрещенных и контрафактных товаров, а также специализированных программного обеспечения для анализа данных и выявления аномалий.

Меры, связанные с передачей полномочий. В случае необходимости, ТО могут передавать принятие решений в области таможенного дела вышестоящим должностным лицам или вышестоящему ТО. Это может произойти, например, когда имеется сложный случай или требуется специализированное рассмотрение.

Меры, связанные с проведением сверки сведений. Важной частью таможенного контроля является сверка заявленных в таможенной декларации сведений с информацией, представленной ТО. Это позволяет выявить любые расхождения или неправильности в декларируемых данных и принять соответствующие меры.

На третьем этапе реализации процесса управления рисками, ТО описывают индикаторы риска. Индикаторы риска представляют собой признаки или совокупность признаков, которые помогают выбрать объект для проведения таможенного контроля. Эти индикаторы могут быть выражены в стоимостных, количественных или других характеристиках и содержать информацию о товарах, документах, транспортных средствах, участниках ВЭД и друг их критериях. Индикаторы риска предоставляют информацию о потенциальных нарушениях таможенного законодательства и помогают ТО определить, какие объекты требуют дополнительного контроля.

Индикаторы риска могут включать описание особенностей товаров, таких как высокая стоимость, необычное количество, специфические характеристики или категорию товара, подверженного контрафакту или запрету. Они также могут учитывать информацию о документах, представленных ТО, и проверять их соответствие требованиям и правилам.

Важно отметить, что индикаторы риска должны быть динамическими и подвергаться регулярному обновлению и корректировке. ТО могут анализировать новые тенденции, изменения в законодательстве, статистические данные и другую оперативную информацию для обновления индикаторов риска и обеспечения более точного выбора объектов для контроля.

В результате применения описанных мер и индикаторов риска, ТО могут улучшить эффективность своей работы, сократить время проведения таможенных процедур и снизить вероятность нарушений таможенного законодательства. Управление рисками становится неотъемлемой частью таможенной деятельности, способствующей обеспечению безопасности, контроля и соблюдения торговых операций.

Индикаторы риска подразделяются на:

- формализованные индикаторы риска - это индикаторы, определяемые (выявляемые) в автоматическом режиме;

- неформализованные индикаторы риска – это индикаторы, определяемые (выявляемые) самостоятельно ДЛТО без использования специального программного средства.

Четвертый этап реализации процесса управления рисками в ТО включает определение мер по минимизации рисков и порядка применения таких мер.

Для эффективной минимизации рисков в сфере таможенного контроля, ТО применяют разнообразные меры и подходы. Они опираются на положения Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее ТК ЕАЭС) и принимают во внимание множество факторов, связанных с таможенными операциями, перемещаемыми товарами и участниками внешнеэкономической деятельности.

Одной из ключевых мер является выбор определенных форм таможенного контроля. ТО определяют, какие виды контроля следует применять в каждом конкретном случае. Это может включать физический осмотр товаров, проверку документов, учет и контрольный расчет стоимости товаров и другие процедуры.

Непосредственное применение мер по минимизации рисков осуществляется на основе оценки конкретной ситуации. ТО учитывают особенности таможенных операций, характеристики перемещаемых товаров и категории лиц, связанных с внешнеэкономической деятельностью. На этапе выбора и применения мер особое внимание уделяется целесообразности и возможности их применения.

Для более эффективного управления рисками ТО могут применять дифференцированный подход, который включает категорирование лиц, осуществляющих таможенные операции, на категории низкого, среднего и высокого уровня риска. Это позволяет более точно определить необходимые меры по контролю и минимизации рисков в зависимости от степени риска, связанной с каждой категорией лиц.

Важным аспектом минимизации рисков является описание индикаторов риска. Индикаторы риска представляют собой признаки или набор признаков, которые позволяют выбрать объект для проведения таможенного контроля. Они могут выражаться в стоимостных, количественных или других параметрах и включать описание свойств товаров, документов, транспортных средств, а также характеристики участников ВЭД. Отклонение от заданных параметров индикаторов позволяет ТО выбирать объекты для более детального контроля.

В целом, меры по минимизации рисков в области таможенного контроля представляют собой комплексный подход, включающий выбор и применение форм таможенного контроля, оценку рисков, применение различных инструментов и методов, а также дифференцирование лиц и описание индикаторов риска. Они направлены на обеспечение безопасности, эффективности и соблюдения таможенного законодательства в процессе перемещения товаров через таможенную границу Союза.

Вопрос 7. Проблемы применения системы управления рисками при осуществлении таможенного контроля

Важно отметить, что внешнеторговая деятельность играет существенную роль в экономическом развитии Российской Федерации. Она способствует укреплению международных связей, обмену товарами и услугами, а также привлекает значительные средства в федеральный бюджет через таможенные пошлины и другие платежи, взимаемые при пересечении границы. Эти средства играют важную роль в обеспечении стабильности финансовой системы и поддержке государственных программ и социальных инициатив.

Таможенный контроль является неотъемлемой частью процесса внешнеторговых операций и служит для обеспечения соблюдения таможенного законодательства и предотвращения незаконных действий, таких как контрабанда, недекларирование товаров или их фальсификация. ТО играют ключевую роль в осуществлении этого контроля, их задача заключается в обнаружении и пресечении нарушений, а также в обеспечении правильного оформления и классификации товаров.

Для достижения эффективного таможенного контроля, ТО применяют различные меры и инструменты. Это включает формы таможенного контроля, которые могут варьироваться в зависимости от риска и характеристик товаров и перевозок. ТО также применяют меры, обеспечивающие проведение контроля, например, проверку документов, анализ информации, получение коммерческой и бухгалтерской информации, а также использование специализированных технологий и систем.

Однако, учитывая ограниченность ресурсов, ТО вынуждены принимать решения о применении мер контроля в зависимости от приоритетов и рисков. Для этого они могут проводить оценку рисков, анализировать информацию о товарах, участниках внешнеторговой деятельности и другие факторы. Также для оптимизации процесса контроля ТО могут категоризировать лица, совершающих таможенные операции, и определять уровень риска для каждой категории. Это позволяет более эффективно распределить ресурсы и сосредоточиться на объектах с высоким риском.

Важно отметить, что осуществление полноценного таможенного контроля представляет собой сложную задачу, требующую сбалансированного подхода. С одной стороны, необходимо обеспечить достаточную информацию о товарах, пересекающих таможенную границу, чтобы выявлять потенциальные нарушения и соблюдать законодательство. С другой стороны, ограниченные ресурсы ТО требуют оптимального использования и фокусировки на объектах, представляющих наибольший риск.

Для обеспечения эффективного таможенного контроля, ТО постоянно развивают и совершенствуют свои методы и инструменты. Это включает применение современных технологий, автоматизацию процессов, обмен информацией с другими государствами и международными организациями, а также постоянное обучение и подготовку сотрудников таможни.

Таможенный контроль является неотъемлемой частью внешне-торговой деятельности и играет важную роль в обеспечении безопасности государства, защите экономических интересов и сборе доходов в федеральный бюджет. Постоянное совершенствование и оптимизация таможенного контроля являются ключевыми задачами, чтобы обеспечить эффективное функционирование внешнеторговых потоков и устойчивое развитие национальной экономики²⁶⁰.

В связи с этим, принцип избирательности является ключевым принципом таможенного контроля, который закреплен как в международных законах, так и в российском законодательстве. Этот принцип предусматривает выборочный подход к контролю с использованием

²⁶⁰ Аксютенков В.О. Проблемы системы управления рисками в таможенном деле РФ. Отечественный и зарубежный опыт // Молодой ученый. 2021. № 45 (387). С. 24.

СУР, которая постоянно совершенствуется и развивается. В соответствии со стратегией развития до 2030 года, целью является создание саморазвивающейся СУР.

Однако для достижения поставленных целей необходимо урегулировать противоречия, которые возникают в контексте ограниченных ресурсов ТО и желания минимизировать нарушения таможенного законодательства при перемещении товаров через таможенную границу. Также необходимо учесть противоречие между снижением расходов государства, участников внешнеэкономической деятельности и потребителей товаров.

Статья 50 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее ТК ЕАЭС) посвящена системе управления рисками, а статья 376 ТК ЕАЭС дает определение основных понятий, связанных с риском. Согласно этим статьям, таможенный риск представляет собой вероятность нарушения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании, а управление рисками представляет собой систематизированную деятельность ТО по снижению вероятности нарушений и возможного ущерба от таких нарушений.

При анализе действующего законодательства и практического опыта применения системы управления рисками можно выявить некоторые текущие проблемы в ее применении в России. Они включают в себя нормативно-правовые, организационные, информационно-технические, научно-методические и коррупционные проблемы. Решение этих проблем является важным аспектом для эффективной реализации системы управления риск и обеспечения успешного функционирования таможенного контроля в России.

Одной из текущих проблем является нормативно-правовой аспект. Возникают вопросы о необходимости уточнения и дальнейшей разработке нормативных актов, регулирующих применение системы управления рисками в таможенной сфере. Также требуется обеспечение согласованности и соответствия национального законодательства с международными стандартами и требованиями.

Организационные проблемы включают в себя необходимость оптимизации структуры и функционирования ТО. Важно обеспечить эффективное взаимодействие и координацию между различными подразделениями и уровнями управления в рамках таможенной системы.

Также необходимо обеспечить адекватное распределение ресурсов и квалифицированный персонал для проведения контроля в соответствии с рисками.

Информационно-технические проблемы включают в себя необходимость улучшения технической инфраструктуры и информационных систем, используемых в таможенном контроле. Важно обеспечить надежность, конфиденциальность и безопасность передаваемых данных, а также разработать эффективные механизмы обмена информацией между ТО и другими участниками внешнеэкономической деятельности.

Недостаток научно-методической базы также является проблемой в применении системы управления рисками. Необходимо проводить дальнейшие исследования, разработку методик и алгоритмов для определения и оценки рисков в таможенной деятельности. Это позволит более точно и эффективно определять объекты контроля и принимать обоснованные решения.

Коррупционные проблемы представляют серьезную угрозу для эффективности таможенного контроля и применения системы управления рисками. Необходимо предпринять дополнительные меры по борьбе с коррупцией в таможенной сфере, включая ужесточение наказаний за коррупционные преступления, повышение прозрачности и прозрачности процедур, обучение и поддержку таможенных служащих в этических нормах и антикоррупционной культуре.

Для решения указанных проблем необходимо предпринять ряд мер. Во-первых, необходимо улучшить законодательную базу, внести поправки и дополнения в существующие нормативные акты, чтобы устранить неоднозначности и противоречия. Важно также обеспечить единообразное применение законодательства в таможенной сфере.

Во-вторых, организационные изменения должны быть проведены с целью оптимизации работы ТО. Это может включать перераспределение ресурсов, повышение квалификации персонала, совершенствование процедур и процессов внутри таможенных служб.

Третьим шагом является модернизация информационно-технической инфраструктуры, чтобы обеспечить эффективный обмен информацией между ТО и другими участниками внешнеэкономической

деятельности. Внедрение современных технологий, таких как электронные системы декларирования и мониторинга, позволит повысить эффективность и прозрачность процессов таможенного контроля.

Четвертым шагом является разработка и применение научно-методических подходов в области управления рисками. Это включает разработку стандартов, методик и алгоритмов, основанных на анализе данных и опыте, для эффективного выявления, оценки и управления рисками в таможенной деятельности²⁶¹.

Наконец, борьба с коррупцией должна быть приоритетной задачей. Это может быть достигнуто путем ужесточения наказаний за коррупционные преступления, создания механизмов контроля и надзора, обучения и повышения этического сознания таможенных служащих, а также укрепления сотрудничества с другими правоохранительными органами и общественными организациями.

Решение указанных проблем будет способствовать эффективному функционированию таможенного контроля и обеспечит более эффективное применение системы управления рисками в таможенной сфере России. Это позволит достичь баланса между минимизацией нарушений таможенного законодательства и ограниченными ресурсами ТО, а также учесть интересы государства, участников внешнеэкономической деятельности и потребителей товаров.

В стратегии развития ТО РФ до 2020 года Стратегии развития таможенных органов РФ до 2020 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575 - Р). утверждается, что несмотря на комплексный подход и значительный объем реализованных мероприятий, остаются актуальными проблемы недостоверного декларирования товаров, занижения таможенной стоимости, правильности классификации и обоснованности предоставления таможенных льгот и преференций, в том числе в рамках применения системы управления рисками.

С помощью коррупционных схем, в целях недобросовестной конкуренции, теоретически имеется возможность создания ПР, которые будут являться барьером для добропорядочных участников ВЭД, также в сети Интернет имеется информация о возможности купить информацию, находящуюся в ПР.

²⁶¹ Толкушкин А.В. Таможенное дело: учебник для вузов. М., 2011. С. 234.

Таким образом, анализ нормативной правовой базы и рассмотрение практики применения СУР в условиях функционирования ЕАЭС показал, что ТО государств - членов ЕАЭС используют СУР в соответствии с международными стандартами и рекомендациями. Однако при внедрении СУР возникли проблем, которые требуют незамедлительного решения. Анализ и использование международного опыта применения СУР необходимы для решения сложившихся проблем.

Вопрос 8. Тенденции развития системы управления рисками при осуществлении таможенного контроля

Исследование зарубежного опыта модернизации таможенных служб подтверждает, что страны, успешно интегрировавшиеся в мировую экономику, достигают высоких темпов экономического роста. Одним из факторов, играющих ключевую роль в этом процессе, являются эффективные национальные таможенные системы. В основе их создания лежит задача разработки надежной и функциональной таможенной системы с прозрачными и предсказуемыми правилами контроля, которая обеспечивает быстрое и эффективное прохождение товаров через границу.

В современных условиях, когда требования и условия работы ВЭД постоянно меняются, администрирование таможенных процедур стало значительно сложнее. Это требует постоянной адаптации и корректировки таможенных систем. Одним из источников таких изменений является присутствие на мировом рынке инвесторов, которые имеют высокие требования и вкладывают крупные капиталы в приобретение современного оборудования для своих транснациональных проектов, в управление товарными запасами, в развитие промышленного производства и передовые информационные технологии.

Такие инвесторы становятся важными участниками международной торговли и создают новые требования к таможенным системам. Для успешной интеграции в мировую экономику необходимо разработать гибкую и адаптивную таможенную инфраструктуру, способную эффективно реагировать на изменения внешней среды и обеспечивать эффективное управление таможенными процессами. Это позволит улучшить бизнес-климат и привлечь больше инвестиций, что в свою

очередь способствует развитию экономики страны и повышению уровня жизни ее граждан.²⁶²;

Растущая сложность и многообразие контрольных процедур, обусловленных не только международными соглашениями, но и национальными законодательствами также требует от таможенных служб максимальной гибкости и адаптивности, а увеличение числа региональных и двусторонних торговых соглашений на государственном уровне, которые не только содействуют экономическому развитию, но и вызывают необходимость участия ТО в процессе контроля, значительно усложняют их работу.

Помимо указанного растёт потребность в обеспечении безопасности границ и борьбе с международным терроризмом и транснациональной преступностью, которая, в свою очередь, требует от таможенных служб повышенного внимания и эффективных мер по выявлению и предотвращению потенциальных угроз.

Эти факторы существенно влияют на работу таможенных служб и требуют постоянного обновления и совершенствования их процессов и систем. Для эффективной работы и обеспечения соблюдения таможенных формальностей необходимо балансировать между стремлением обеспечить безопасность и соблюдение требований международных соглашений, с одной стороны, и снижением бюрократической нагрузки на участников ВЭД, с другой стороны.

Существует ряд дополнительных проблем, усложняющих работу ТО:

Нормативно-правовые сложности. Изменения в международных и национальных законах и соглашениях создают сложности в применении и соблюдении таможенных правил и процедур. Таможенным службам приходится постоянно обновляться и адаптироваться к новым нормативным требованиям.

Технические проблемы. Применение современных информационных технологий и систем автоматизации требует интеграции различных систем и сетей, что может вызывать технические сложности и препятствовать эффективному функционированию таможенных служб.

Ограниченные ресурсы. Таможенные службы часто сталкиваются с ограниченными бюджетными и человеческими ресурсами, что

²⁶² Минакова И.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие. М., 2013. С. 286.

затрудняет их способность проводить все необходимые контрольные мероприятия. Недостаток персонала и технического оборудования может приводить к задержкам и неэффективности в обработке грузов и товаров.

Борьба с незаконной деятельностью. Таможенные службы должны активно бороться с контрабандой, незаконной торговлей и другими формами незаконной деятельности. Это требует постоянного совершенствования методов обнаружения и пресечения нарушений, что является сложной задачей.

Международное сотрудничество. В условиях глобализации и международной торговли, эффективное сотрудничество между таможенными службами различных стран становится все более важным. Однако различия в национальных законах, процедурах и культурных особенностях могут создавать сложности в координации и обмене информацией.

Эти проблемы требуют постоянного совершенствования таможенных процессов, усиления сотрудничества между различными структурами и странами, а также инновационного подхода к совершенствованию структуры ТО.

Для решения этих задач таможенные службы стремятся к автоматизации и использованию современных информационных технологий, например таких как ИИ. Внедрение электронных систем декларирования, обмена информацией и прозрачного мониторинга позволяет сократить время на прохождение таможенных процедур и упростить взаимодействие между ТО и участниками ВЭД. Также активно применяются методы анализа рисков и использование данных из различных источников для более точной и эффективной оценки потенциальных нарушений и фокусировки ресурсов на наиболее значимых проверках.

Однако, несмотря на приложенные усилия, в мировой практике выделяются два основных направления совершенствования таможенного регулирования во ВЭД.

Первое направление - принцип управления рисками. Он обуславливается переходом от традиционного физического контроля за грузами во время таможенного оформления к более эффективному и целенаправленному подходу. Вместо проверки каждого отдельного груза вручную, основной акцент делается на анализе и оценке рисков. Таможенные службы используют современные методы и технологии, чтобы

определить вероятность нарушений и несоблюдений внешнеэкономического законодательства. Решение о характере таможенного контроля принимается на основе степени риска, что позволяет эффективнее использовать ресурсы и сосредоточиться на проверке товаров с более высоким уровнем риска.

Второе направление - анализ предварительно полученной информации на основе электронного документооборота. Современные информационные технологии позволяют передавать декларации о грузах заранее, до их прибытия на таможенную границу, посредством электронных средств связи. Это дает таможенным службам возможность предварительно ознакомиться с информацией о грузах и провести анализ рисков, связанных с ними, еще до их физического прибытия. Такой подход позволяет принять решение о результатах таможенного контроля заранее, что способствует сокращению времени прохождения границы для легальных грузов и более эффективному использованию ресурсов таможенных служб.

Эти два основных направления совершенствования таможенного регулирования ВЭД имеют важное значение для обеспечения эффективности, прозрачности и предсказуемости таможенных процедур. Они позволяют снизить временные задержки, упростить процедуры и снизить бюрократическую нагрузку для участников ВЭД.

Совершенствоваться в указанных направлениях необходимо сразу по нескольким причинам. Во-первых, рост международной торговли и увеличение объемов перемещаемых товаров привели к необходимости сокращения времени, затрачиваемого на таможенные формальности. Традиционный подход, основанный на физической проверке каждого груза, уже неэффективен в условиях высокой интеграции экономик и быстрого темпа перемещения товаров. Принцип управления рисками позволяет сконцентрироваться на наиболее рискованных грузах, сокращая время контроля для легальных и низкорисковых отправок.

Во-вторых, растущие требования в области безопасности стали приоритетом для таможенных служб. Международные террористические организации и транснациональные преступные структуры активно используют глобальные торговые потоки для перемещения незаконных товаров и проведения незаконных операций. Принцип управ-

ления рисками позволяет выявлять потенциальные угрозы и фокусироваться на грузах, представляющих наибольшую опасность, способствуя обеспечению безопасности и защите национальных интересов.

Таким образом, эти два направления - принцип управления рисками и анализ предварительно полученной информации - ключевые в совершенствовании таможенного регулирования ВЭД. Они позволяют таможенным службам оперативно реагировать на изменяющиеся условия и требования, ускорять процессы таможенного контроля, обеспечивать безопасность и облегчать перемещение товаров через границу. Внедрение этих подходов способствует созданию более эффективной и предсказуемой таможенной системы, способной справиться с вызовами современной глобальной экономики.

Также, как уже было указано выше, совершенствование ТО не может обойтись без применения информационных технологий. Применение таких технологий в работе ТО Российской Федерации осуществляется в соответствии с положениями Концепции использования информационных технологий в деятельности федеральных органов государственной власти до 2010 года и в рамках Федеральной целевой программы «Электронная Россия (2002-2010 гг.)». ФТС РФ эффективно применяет информационные технологии в различных сферах своей деятельности, что позволяет существенно улучшить работу ТО и обеспечить более эффективное таможенное регулирование.

Благодаря внедрению информационных технологий, ФТС РФ осуществляет автоматизацию процессов таможенного контроля, обработку и анализ данных, электронное взаимодействие с участниками внешнеэкономической деятельности, а также повышение прозрачности и предсказуемости ведения бизнеса. ФТС РФ стремится к дальнейшему развитию информационных технологий, в том числе созданию единой автоматизированной системы, которая обеспечит эффективное взаимодействие с другими органами власти и участниками внешнеэкономической деятельности.

Можно сказать, ФТС РФ является пионером в использовании информационных технологий в сфере таможенного контроля. Ее усилия по внедрению современных информационных решений отражают стремление к совершенствованию и оптимизации деятельности ТО, повышению качества предоставляемых услуг и обеспечению более эффективного таможенного регулирования.

Таким образом, становится ясно, что новые принципы работы ТО уже отражены в нормативно-правовой базе их развития, особенно в новом Таможенном кодексе, который предоставил методологическую и организационную основу для разработки и внедрения системы управления рисками. В настоящее время разработаны и активно применяются общероссийские, региональные и местные ПР. Активно ведется работа по автоматизации процесса создания ПР, формированию базы данных ПР и их распространению до таможенных постов.

Однако следует отметить, что значительное ускорение таможенных процедур, ставшее возможным из-за отказа от досмотровых операций, обусловлено в большей степени административными факторами руководства ФТС РФ, которое столкнулось с задачей модернизации таможенной службы РФ в сжатые сроки, перед ее присоединением к ВТО, а не исключительно эффективным функционированием СУР. Анализ результатов работы СУР позволяет выявить недостатки, которые представляют серьезные препятствия для дальнейшего развития:

Отсутствие четкой методологии и стандартизации при создании ПР на различных уровнях (общероссийском, региональном, местном), что может привести к неправильной оценке риска и неправильному принятию решений.

Недостаточное использование современных информационных технологий и аналитических инструментов при обработке данных и прогнозировании рисков.

Ограниченные возможности обмена информацией и сотрудничества между ТО и другими государственными организациями, что препятствует эффективному анализу и снижению рисков.

Недостаточная квалификация и подготовка сотрудников ТО в области управления рисками, что может снижать эффективность системы.

В связи с тем, что темпы упрощения таможенных процедур в России значительно опережают темпы повышения эффективности таможенного контроля, возникла потребность в создании эффективной системы, основанной на аналитической работе с рисками. Таким образом, ТО столкнулись с необходимостью заполнить вакуум, который возник вследствие отказа от полного контроля, так как его реализация стала непрактичной.

СУР в таможенной деятельности России была разработана и внедрена с 1 января 2004 года, с принятием новой редакции Таможенного кодекса РФ. Однако, при более тщательном рассмотрении этой системы, становится явно заметной информационная избыточность, которая вносит неопределенность и затрудняет процесс принятия решений. Основным элементом этой системы являются ПР, однако в некоторых случаях они дублируют друг друга и охватывают одну и ту же область риска несколько раз.

Такая информационная избыточность СУР приводит к ряду негативных последствий. Во-первых, она значительно увеличивает информационную нагрузку на таможенных инспекторов при определении ПР, что требует большего времени и ресурсов.

Во-вторых, усложняется процесс автоматизации системы управления рисками, поскольку дублирование информации и избыточность требуют дополнительных усилий для создания и поддержки электронной базы данных.

В-третьих, такая информационная избыточность усложняет контроль за должностными лицами, принимающим решения о мерах по минимизации выявленных рисков. Это требует от них более тщательного анализа и оценки множества схожих профилей рисков, что в свою очередь увеличивает сложность принятия обоснованных решений.

Для более эффективного функционирования СУР в таможенной сфере, необходимо рассмотреть возможность устранения информационной избыточности. Это может быть достигнуто путем пересмотра и оптимизации профилей рисков, а также установлением более четких и однозначных критериев и инструкций для принятия решений в отношении рискованных ситуаций.

Кроме того, для успешной реализации системы управления рисками в таможенной деятельности необходимо обеспечить надлежащую подготовку и обучение таможенных служащих. Они должны быть осведомлены о методах и подходах к анализу и оценке рисков, а также об использовании современных информационных технологий для сбора и обработки данных.

В целом, эффективная СУР является ключевым фактором для дальнейшего упрощения и ускорения таможенных процедур в России. Она позволяет более точно и эффективно выявлять потенциальные риски и принимать соответствующие меры для их минимизации. При

этом необходимо постоянно работать над совершенствованием и оптимизацией системы, чтобы обеспечить более эффективное функционирование ТО и способствовать развитию ВЭД в России.

Кроме совершенствования оборудования, документооборота, налаживания сотрудничества между ведомствами внутри страны и среди дружественных государств, внедрения цифровых технологий, следует обратить внимание на профессиональную подготовку и повышение квалификации таможенных служащих. Они должны обладать не только техническими навыками, но и глубоким пониманием принципов и методов управления рисками. Регулярное обучение и обмен опытом между специалистами помогут создать сильную и компетентную команду, способную эффективно противостоять современным вызовам и угрозам.

С целью эффективной организации системы управления рисками в контексте основного таможенного оформления товаров и транспортных средств, рекомендуется провести детальное разделение элементов таможенного контроля на три основных блока, каждый из которых играет важную роль в обеспечении безопасности и эффективности внешнеэкономической деятельности:

Первый блок связан с определением соответствующего кода товара в соответствии с товарной номенклатурой ВЭД (далее ТН ВЭД). Этот этап является фундаментальным, поскольку правильное и точное определение кода товара позволяет классифицировать товары в соответствии с таможенными и торговыми нормами. Это важно для обеспечения корректного расчета таможенных пошлин, налогов и других сборов, а также для применения правил и ограничений, касающихся импорта и экспорта конкретных товаров.

Второй блок связан с экономическим регулированием ВЭД. Здесь вводятся меры, направленные на обеспечение экономической безопасности страны, защиту от дефицита внешнеторгового баланса и недобросовестной конкуренции. В этом контексте применяются различные инструменты, такие как валютное регулирование, антидемпинговые меры, квоты на импорт и экспорт, лицензирование и другие механизмы, которые направлены на поддержку и защиту отечественного производства и рынка.

Третий блок связан с административным регулированием ВЭД. Здесь устанавливаются и применяются различные правила, процедуры

и формальности, необходимые для соблюдения законодательства, контроля и надзора за перемещением товаров через границу²⁶³.

После тщательного изучения алгоритма взаимодействия между участниками ВЭД, иностранными торговыми партнерами и таможенной службой России, становится очевидным, что основные операции, связанные с контролем электронных документов, успешно выполняются в полностью автоматизированном режиме и не требуют активного вмешательства со стороны сотрудников ТО²⁶⁴. Этот подход приносит с собой ряд значительных преимуществ, которые нельзя недооценивать. Такой автоматизированный подход исключает возможность подмены или подделки коммерческих документов, поскольку все важные сведения о поставках и транзакциях в электронном виде тщательно регистрируются и хранятся в системе. Это существенно усложняет попытки осуществления импорта товаров по «серым» схемам и способствует повышению прозрачности и надежности процессов внешнеторговых операций.

Более того, автоматизация также позволяет надлежаще контролировать деятельность сотрудников ТО путем регистрации их действий в электронном хронометраже рабочего времени. Это означает, что возможные необоснованные и чрезмерные задержки при таможенном оформлении товаров могут быть прослежены и исключены, обеспечивая более справедливый и эффективный процесс контроля.

Разработанный алгоритм взаимодействия участников ВЭД, иностранных торговых партнеров и таможенной службы России подвергся детальному анализу, который показывает, что основные операции по контролю электронных документов в рамках таможенных процедур осуществляются в полностью автоматизированном режиме, и при этом не требуют непосредственного вмешательства со стороны сотрудников ТО. Такой инновационный подход приносит с собой множество существенных преимуществ.

Во-первых, исключается возможность подмены или фальсификации коммерческих документов, поскольку все релевантные сведения о поставках товаров дублируются и хранятся в электронном виде. Это в

²⁶³ Алёхина О.В. Цифровая таможня: прошлое, настоящее, будущее // Вестник саратовского государственного социально-экономического университета. 2019. С. 14.

²⁶⁴ Лаптев Р.А. Особенности функционирования системы управления рисками в таможенных органах Российской Федерации // Молодой ученый. 2015. № 9 (89). С. 651.

свою очередь затрудняет использование «серых» схем импорта товаров и способствует поддержанию прозрачности и надежности таможенных процессов.

Во-вторых, действия сотрудников ТО тщательно протоколируются в электронном хронометраже рабочего времени, что позволяет исключить произвольные и необоснованные задержки при таможенном оформлении со стороны таможни. Это способствует снижению временных затрат и повышению оперативности ведения таможенных процедур.

Более того, такой автоматизированный подход существенно упрощает управленческий труд сотрудников ТО, поскольку значительная доля рутинных операций, связанных с выявлением рисков на основе формальных признаков, теперь выполняется автоматически. Это позволяет перераспределить ресурсы и сосредоточиться на более сложных и стратегически важных задачах, связанных с обеспечением безопасности и эффективности таможенного контроля.

Важным результатом такой автоматизации является возможность создания основы для межведомственного информационного обмена. Это достигается путем предоставления доступа к электронному архиву выпущенных грузовых таможенных деклараций (далее ГТД) всем заинтересованным сторонам. Такой информационный обмен способствует улучшению сотрудничества между различными ведомствами и обеспечивает эффективную координацию в рамках внешнеэкономической деятельности.

Экономический эффект от ускорения таможенного оформления, достигаемый благодаря предварительному анализу и предоставлению информации о готовящихся поставках, также является значительным. Для участников ВЭД этот эффект может быть измерен на основе данных транспортных и экспедиторских компаний, которые указывают стоимость простоя автомобиля в сутки, в среднем составляющую 95 долларов США. Ускорение таможенного оформления позволяет сократить временные затраты на документальный контроль поставок и процедуры согласования с функциональными отделами таможни ²⁶⁵.

²⁶⁵ Таможенно-правовой портал Таможня.ру [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tamognia.ru> (дата обращения: 20.03.2024).

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПО ТЕМЕ 9

Задание 1.

Различают факторы риска внешней среды долговременного, сезонного и краткосрочного действия, а также фиксированные, неопределенные и переменные. Например, такой долговременный фактор, как миграция населения, влияет на условия выполнения пассажирских перевозок, спрос на перевозки, конкурентную среду городского транспорта.

Вопросы:

1. Перечислите факторы риска внешней среды сезонного и краткосрочного действия, влияющие на работу таможенных органов.
2. Каким образом они могут влиять на условия выполнения оказываемых таможенных услуг?
3. Каким образом можно минимизировать данные факторы риска внешней среды?

Задание 2.

Среди способов принятия управленческих решений выделяется «Принцип Парето». Суть принципа, сформулированного итальянским экономистом Вильфредо Парето, заключается в том, что внутри данной какой-либо группы или множества групп отдельные малые ее части обнаруживают намного большую значимость, чем это соответствует их удельному весу в группе. Например:

- 20 % клиентов (товаров) дают 80 % оборота или прибыли;
- 80 % клиентов (товаров) приносят 20 % оборота или прибыли;
- 20 % ошибок обуславливают 80 % потерь;
- 80 % ошибок обуславливают 20 % потерь;
- 20 % исходных продуктов определяют 80 % стоимости готового изделия;
- 80 % исходных продуктов определяют 20 % стоимости готового изделия.

Поэтому в связи с принципом Парето отмечают «соответствие 80 : 20».

В процессе работы менеджера за первые 20 % расходуемого времени достигается 80 % результатов, остальные 80 % затраченного времени приносят лишь 20 % общего итога. Следовательно, менеджеру не

целесообразно браться сначала за самые легкие дела. Необходимо приступать к решению вопросов, сообразуясь с их значением.

Вопросы:

1. Справедлив ли данный принцип?
2. Можно ли использовать принцип Парето в сфере управления таможенными рисками?
3. Какие выводы для системы управления рисками можно сделать, используя принцип Парето? Обоснуйте свои предложения.

Задание 3.

Целесообразно применять следующие правила риск-менеджмента:

- нельзя рисковать больше, чем может позволить собственный капитал;
- надо думать о последствиях риска, нельзя рисковать многим ради малого;
- положительное решение принимается лишь при отсутствии сомнения;
- при наличии сомнений принимаются отрицательные решения;
- нельзя думать, что всегда существует только одно решение, возможно, есть и другие.

Вопросы

1. Справедливы ли вышеприведенные правила в таможенной деятельности? Аргументируйте свой ответ.
2. Какие еще правила можно добавить с учетом сегодняшней российской действительности?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таможенная деятельность, будучи важнейшим элементом национальной безопасности государства, находится на стадии значительных изменений под воздействием инновационных технологий. В течение последних десятилетий таможенные органы по всему миру активно внедряют цифровые решения для повышения эффективности, прозрачности и надежности своей работы. Блокчейн, искусственный интеллект, системы управления рисками и автоматизация бизнес-процессов помогают справляться таможенным органам с возрастающими объемами международной торговли, а также с усложняющимися требованиями к таможенному контролю и безопасности.

Инновации в таможенной деятельности способны не только оптимизировать внутренние бизнес-процессы таможенной деятельности, но и кардинально изменить взаимодействие между государственными органами, бизнесом и гражданами. Цифровизация позволяет ускорить обработку данных, улучшить аналитические возможности за счет автоматизации ключевых бизнес-процессов таможенной деятельности. В то же время переход к новым технологиям требует значительных усилий по адаптации нормативных правовых актов, совершенствованию кадрового состава и обеспечению информационной безопасности.

Стоит констатировать, внедрение инноваций – это не однократное мероприятие, а постоянный процесс, требующий гибкости и готовности к изменениям. Глобальные тенденции указывают на дальнейшее стремительное развитие инновационных технологий, что делает необходимым постоянное обновление знаний и навыков в данной области.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные правовые акты

1. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999) // Собрание законодательства РФ, 08.08.2011, № 32, ст. 4810.
2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) (ред. от 29.05.2019) [Электронный ресурс]. URL: Справочная правовая система «КонсультантПлюс» <http://consultant.ru> (дата обращения: 25.04.2023). В данном виде документ опубликован не был.
3. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 28.04.2023) [Электронный ресурс]. URL: Справочная правовая система «КонсультантПлюс» <http://consultant.ru> (дата обращения: 25.04.2023). В данном виде документ опубликован не был.
4. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ (ред. от 22.12.2023) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.03.2023) [Электронный ресурс]. URL: Справочная правовая система «КонсультантПлюс» <http://consultant.ru> (дата обращения: 25.04.2023). В данном виде документ опубликован не был.
5. Постановление Правительства РФ от 16.09.2013 № 809 (ред. от 23.04.2021) «О Федеральной таможенной службе» [Электронный ресурс]. URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 27.04.2021 (дата обращения: 05.05.2023).
6. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р (ред. от 10.02.2018) «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» [Электронный ресурс]. URL: Справочная правовая система «КонсультантПлюс» <http://consultant.ru> (дата обращения: 25.04.2023). В данном виде документ опубликован не был.
7. Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до

2030 года» [Электронный ресурс]. URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 26.05.2020 (дата обращения: 25.04.2023).

8. Приказ ФТС России от 04.09.2018 № 1380 «Об утверждении Регламента Федеральной таможенной службы» [Электронный ресурс]. URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 26.09.2018 (дата обращения: 25.04.2023).

9. Приказ Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст «ОК 034-2014 (КПЕС 2008). Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности» (ред. от 29.12.2022) [Электронный ресурс]. URL: Справочная правовая система «КонсультантПлюс» <http://consultant.ru> (дата обращения: 25.04.2023). В данном виде документ опубликован не был.

Учебные пособия и учебники

10. Барамзин С.В. Управление качеством таможенной деятельности. – М.: Книги и бизнес, 2001. – 303 с. – ISBN 5-212-00897-2.

11. Гокинаева И.А. Основы таможенного дела: учебник. – М.: Инфра-М, 2012. – 416с. – ISBN 978-5-7422-2421-1.

12. Теория государства и права: учебник / Пиголкин А.С., Головистикова А.Н., Дмитриев Ю.А.; под ред. А.С. Пиголкина, Ю.А. Дмитриева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт: Высш. образование, 2009. – 743 с. – ISBN 978-5-9692-0490-4.

13. Терещенко Л.К. Функции государственных услуг // Административная реформа в России: научно-практическое пособие / под ред. С.Е. Нарышкина, Т.Я. Хабриевой. – М.: Инфра-М, 2006. – 182с. – ISBN 978-5-7577-0566-8.

Статьи

14. Алёхина О.В., Игнатьева Г.В., Смирнова И.А. Цифровая таможня: прошлое, настоящее, будущее // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2019. – № 3 (77). – С. 9-14.

15. Алькина Г.И., Герба В.А. Сущность государственных услуг // Вестник Тихоокеанского государственного университета. – 2009. – № 3. – С. 129-134.

16. Андреев. А.Ф. Теоретические аспекты оценки эффективности и качества таможенного дела // Вестник российской академии. – 2019. – № 1. – С. 60-67.
17. Бабаева З.К. Понятие и функции государственной и муниципальной услуги // Экономика. Управление. Право. – 2016. – № 1. – С. 113-120.
18. Баглаенко И.А. Основные принципы управления развитием таможенного дела в России // Актуальные проблемы экономики современной России. – 2015. – Т. 2. – № 2. – С. 295-300.
19. Бакаева О.Ю. Информатизация таможенных органов: перспективы развития // Информационная безопасность регионов. – 2012. – № 2. – С. 17-21.
20. Барциц И.Н. Понятие «публичная услуга» в контексте Федерального закона № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» и вне его // Государство и право. – 2013. – № 10. – С. 40-51.
21. Белоусова Т.И., Антонова Е.И., Шаланина Н.А. Современные технологии таможенного администрирования // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – №1 (78). – С. 16-27.
22. Блау С.Л. Инновационные подходы к управлению качеством таможенных услуг // Вестник Российской таможенной академии. – 2016. – № 2. – С. 27-34.
23. Гречкина О.В., Агамагомедова С.А. Государственные таможенные услуги: понятие, базовые характеристики, виды // Известия ВУЗов. Поволжский регион. Общественные науки. – 2016. – № 3 (39). – С. 17-30.
24. Гришин Е.А. Проблемы системы таможенных услуг в России // Аллея науки. – 2017. – Т. 4. – № 16. – С. 302-304.
25. Гупанова Ю.Е. Понятия «Таможенная услуга», «Качество таможенной услуги»: проблемы определения // Актуальные проблемы экономики и права. – 2010. – № 4 (16). – С. 205-207.
26. Девяткова О.И., Решетникова С.С., Мосолова А.А. Оценка качества таможенных услуг // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2019. – № 12-3. – С. 48-56.
27. Жаркова Е.А., Родионова Т.П. Цифровые таможенные технологии // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2019. – № 10. – С. 19-29.

28. Касьянов А.А. Специфика оказания таможенных услуг: Российский опыт // Теория и практика общественного развития. – 2017. – № 6. – С. 74-76.
29. Кожарин А.А. Показатели качества таможенных услуг // Вестник СГЮА. – 2016. – № 2 (109). – С. 251-253.
30. Козлов И.И. Методика совершенствования предоставления участникам ВЭД таможенных услуг // Роль инноваций в трансформации современной науки. – 2017. – № 7. – С. 160-165.
31. Коптева Л.А., Ворона А.А. Коммерческие таможенные услуги на территории ЕАЭС // Ученые записки Санкт-Петербургского имени ВБ Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2018. – № 4 (68). – С. 97-103.
32. Кузьмин И.Г., Пешкова К.А. Цифровизация и современный таможенный контроль // Экономические исследования и разработки. – 2019. – № 7. – С. 71-74.
33. Кулдыбаева И.У. К вопросу о сущности государственных услуг // Право. – 2013. – Т. 13. – № 2. – С. 103-104.
34. Куликова И.В., Украинцева И.В. Перспективы развития информационных таможенных технологий как фактор повышения качества таможенных услуг участникам внешнеэкономической деятельности // Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста. – 2020. – С. 275-278.
35. Куроптев Н.Б., Руденко А.А., Малай А. Государственные услуги в рамках стратегии развития ФТС России до 2020 года // БИТ. – 2018. – № 2 (6). – С. 32-35.
36. Макарова Г.В., Тиницкая О.В. Электронный документооборот как основа развития таможенных операций // Российский внешнеэкономический вестник. – 2014. – № 1. – С. 34-42.
37. Максимов Ю.А., Ворона А.А. Электронная форма таможенных услуг как инновационный элемент обеспечения экономической безопасности государства // Вестник евразийской науки. – 2019. – Т. 11. – № 2. – С. 79-85.
38. Макрусев В.В. Анализ существующего состояния управления государственными таможенными услугами // Ежемесячный научный журнал. – 2014. – № 7. – С. 34-56.

39. Макрусев В.В. Инновационные направления развития системы управления государственными таможенными услугами // Экономика, педагогика и право. – 2016. – Т. 4. – С. 11.
40. Макрусев В.В. Трансформация института таможенного администрирования в систему таможенных услуг: задача и особенности ее решения // Вестник университета. – 2015. – № 1. – С. 88-93.
41. Макрусев В.В., Кошелев А.В. Проблемные вопросы формирования стратегии маркетинга в сфере таможенных услуг // International Journal of Professional Science. – 2019. – № 10. – С. 98-107.
42. Мартынова С.Э. Государственные и муниципальные услуги в рамках модели «Сервисного государства»: объем и субъекты «Сервиса» // Вестник ПАГС. – 2011. – № 3. – С. 41-46.
43. Матвеева О.П., Ледовской Е.Е. Развитие таможенного декларирования как одного из видов услуг на основе информационных технологий // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2019. – № 6 (79). – С. 194-203.
44. Мешечкина Р.П., Матвеева О.П. Цифровизация таможенных процессов как фактор развития государственных таможенных услуг // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2020. – № 2 (81). – С. 9-19.
45. Мигин С.А. Властные полномочия и государственные услуги // Общество и экономика. – 2009. – № 8-9. – С. 179-186.
46. Нестеров А.В. Понятие услуги государственной, общественной (социальной) и публичной // Государственная власть и местное самоуправление. – 2005. – № 11. – С. 22-26.
47. Лозбенко Л.А. Современная таможня – это сервис // Эксперт. – 2002. – № 42. – С. 21-28.
48. Останин В.А., Рожков Ю.В. Об использовании категории «качество таможенных услуг» в сфере государственного управления // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2016. – № 2. – С. 136-142.
49. Пилипчук В.В., Плоткина Н.П., Зырянова А.В. Роль и проблемы маркетинга в сфере таможенных услуг // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – № 1 (78). – С. 28-34.

50. Пулин А.О., Куроптев Н.Б. Управление качеством таможенных услуг в современных условиях // Современная наука и образование на страже экономических интересов Российской Федерации: взгляд молодых лидеров. – 2017. – № 5. – С. 18-25.
51. Путило Н.В. Публичные услуги: между доктринальным пониманием и практикой нормативного закрепления // Журнал российского права. – 2007. – № 6 (126). – С. 3-10.
52. Рожков Ю.В., Король А.Н. Сервисная таможня: формирование и развитие на основе дискреционного подхода // Bulletin of PNU. – 2018. – № 1. – С. 104-109.
53. Руденко И.А. Понятие и сущность государственной услуги // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2014. – № 3 (52). – С. 68-71.
54. Сайфутдинова А.Р. Государственные услуги: понятие и виды // Вестник Евразийской академии административных наук. – 2013. – №2 (23). – С. 25-28.
55. Сафронов А.В. Административный регламент - будущее системы управления государственными таможенными услугами // Вестник ДВО РАН. – 2007. – № 1. – С. 110-113.
56. Симахин О.Г. Теоретическое обоснование структуры и порядка функционирования инновационной системы управления государственными таможенными услугами // Вестник Российской таможенной академии. – 2011. – № 4. – С. 29-34.
57. Смирнова А.А. О соотношении государственных услуг, функций и полномочий органов исполнительной власти // Журнал российского права. – 2015. – № 3 (219). – С. 61-65.
58. Смолякова Т.А. Качество таможенных услуг: понятие и способы повышения // Актуальные проблемы внешнеэкономической деятельности и таможенного дела. – 2018. – № 4. – С. 171-175.
59. Терещенко Л.К. Услуги: государственные, публичные, социальные // Журнал российского права. – 2004. – № 10. – С. 19-26.
60. Томиленко А.С. Проблемы оценки качества таможенных услуг // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. – 2015. – № 9. – 10. – С. 33-36.
61. Трофимова И.М. Стратегический маркетинг таможенных услуг (теоретический аспект) // Наука и образование: современные тренды. – 2015. – № 2. – С. 80-84.

62. Федотова Г.Ю. Практические проблемы процессов цифровизации в таможенной сфере // Цифровая экономика и Индустрия 4.0: тенденции 2025. – 2019. – С. 124-129.
63. Фокина Д.А., Курешов В.А. Инструменты повышения качества таможенных услуг // Решетневские чтения. – 2013. – № 17. – С. 522-524.
64. Фокина Д.А. Система мониторинга как инструмент повышения качества таможенных услуг // Решетневские чтения. – 2013. – № 17. – С. 425-427.
65. Худжатов М.Б. Основные направления развития таможенной службы Российской Федерации в 2018-2021 гг // Маркетинг и логистика. – 2017. – № 6. – С. 79-86.
66. Чечулин Ю.О. Механизм управления качеством таможенных услуг в условиях Евразийского экономического союза // Вестник Российской таможенной академии. – 2018. – № 4. – С. 151-156.
67. Шабашева Ю.Е. Цифровизация экономики Российской Федерации как условие инновационного развития государственных таможенных услуг // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2019. – № 6 - 2. – С. 162-168.
68. Шайдуров С.А. Функция по оказанию государственных услуг: особенности и место среди иных функций государственных органов исполнительной власти // Журнал российского права. – 2012. – № 9. – С. 120.
69. Шуклина З.Н. Стратегии достижения синергических результатов в маркетинге таможенных услуг // Дневник науки. – 2017. – № 3. – С. 6-9.
70. Яковлев В.Ф., Талапина Э.В. Роль публичного и частного права в регулировании экономики // Журнал российского права. – 2012. – № 2. – С. 12.

Учебное электронное издание

АКСЕНОВ Илья Антонович
КАБАНОВА Оксана Викторовна

ИННОВАЦИИ В ТАМОЖЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Учебное пособие

Издается в авторской редакции

Системные требования: Intel от 1,3 ГГц; Windows XP/7/8/10; Adobe Reader;
дисковод DVD-ROM.

Тираж 25 экз.

Владимирский государственный университет
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых
Изд-во ВлГУ
rio.vlgu@yandex.ru

Юридический институт
кафедра государственного права и управления таможенной деятельностью
oxana.v.kabanova@gmail.com