



ПРЕЗИДЕНТСКАЯ
АКАДЕМИЯ



ИПНБ
Институт права
и национальной
безопасности



Издательский дом ДЕЛО

РАЗВИТИЕ ТАМОЖЕННОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Материалы научно-практической конференции

Сборник научных статей

г. Москва, 24 апреля 2024 г.

ISBN: 978-5-85006-611-6



9 785850 066116

ПРЕЗИДЕНТСКАЯ
АКАДЕМИЯ

Институт права и национальной безопасности

Развитие таможенного
администрирования
в условиях
цифровизации

Материалы научно-практической конференции
г. Москва, 24 апреля 2024 г.

Сборник научных статей



| Издательский дом ДЕЛО |

Москва | 2024

УДК 336.244
ББК 67.401.21
P17

Развитие таможенного администрирования в условиях цифровизации.
P17 Материалы научно-практической конференции: г. Москва, 24 апреля 2024 г.: сборник научных статей. — Москва : Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2024. — 180 с. — ISBN 978-5-85006-611-6

Научно-практическая конференция «Развитие таможенного администрирования в условиях цифровизации» организована факультетом таможенного дела Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации в целях выполнения Плана мероприятий по разработке и реализации проекта Федеральной инновационной площадки «Цифровизация логистических процессов внешнеэкономической деятельности посредством применения информационных таможенных технологий на основе углубленного анализа баз данных», утвержденного приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 19.01.2024 № 28 «Об утверждении перечня федеральных инновационных площадок».

В ходе конференции затрагивались ключевые вопросы реализации цифровой повестки в деятельности таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности.

ISBN 978-5-85006-611-6

УДК 336.244
ББК 67.401.21

© ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2024

Содержание

Предисловие	5
Современные тенденции развития магистерской подготовки в области цифровизации логистических цепочек поставок	7
Проблемы, возникающие в процессе имплементации обучающих программ по проекту ФИП, связанному с цифровизацией логистических процессов внешнеэкономической деятельности посредством применения информационных таможенных технологий, на основе углубленного анализа баз данных	15
Оценка эффективности деятельности таможенных органов в контексте развития таможенного администрирования в условиях цифровизации	34
Цифровые технологии таможенного сотрудничества между Россией и Китаем	47
Современные цифровые технологии таможенного транзита.	59
О перспективах сближения методов контроля в таможенном и налоговом законодательстве	73
Таможенный мониторинг как мера, обеспечивающая проведение таможенного контроля	86
Развитие информационно-коммуникационных технологий ФТС России в целях эффективного решения профессиональных задач	93
Исследование терминологических проблем при идентификации самоходных машин в таможенных целях	100

Проблемы и перспективы классификации товаров в таможенных целях	111
Информационные технологии при перевозке грузов воздушным транспортом	126
Членство таможенных представителей в профессиональных сообществах (саморегулируемых организациях) как средство трансформации государственного контроля в условиях цифровизации экономики	140
Применение бондовых складов в условиях масштабного развития международной электронной торговли	151
Проблемы таможенного регулирования лекарственных средств на территории Российской Федерации	162
Проблемы внедрения и применения перспективных таможенных технологий в таможенном деле.	170

Предисловие

Научно-практическая конференция «Развитие таможенного администрирования в условиях цифровизации» организована факультетом таможенного дела Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации в целях выполнения Плана мероприятий по разработке и реализации проекта Федеральной инновационной площадки *«Цифровизация логистических процессов внешнеэкономической деятельности посредством применения информационных таможенных технологий на основе углубленного анализа баз данных»*, утвержденного приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 19.01.2024 № 28 «Об утверждении перечня федеральных инновационных площадок».

В ходе конференции затрагивались ключевые вопросы реализации цифровой повестки в деятельности таможенных органов и участников ВЭД. Важность проблематики цифровой трансформации была подчеркнута в ходе пленарного заседания, посвященного теме «Информационные технологии в таможене, логистике и ВЭД». Научная дискуссия развернулась по направлениям работы трех тематических секций:

Секция 1. Новые подходы организации таможенного контроля и совершения таможенных операций в условиях цифровой трансформации.

Секция 2. Международные транспортные коридоры в современных реалиях.

Секция 3. Таможенное регулирование ВЭД: настоящее и будущее.

В настоящий сборник включены статьи участников научно-практической конференции. Проблематика опубликованных статей отличается большим разнообразием в рамках темы конференции. Рассмотрены современные цифровые технологии в области таможенного дела, электронной торговли, логистики. Отмечены аспекты цифровизации таможенного администрирования, способствующие повышению эффективности и прозрачности работы таможенной службы. Особое внимание уделено вопросам формирования единого цифрового пространства стран-членов ЕАЭС, внедрения цифровых технологий таможенного транзита, а также электронного декларирования и цифровизации логистических процессов внешнеэкономической деятельности.

Современные тенденции развития магистерской подготовки в области цифровизации логистических цепочек поставок

ЛЕСКОВА Юлия Геннадьевна,
доктор юридических наук, профессор, заведующая кафедрой предпринимательского,
трудового и корпоративного права Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: yuliyaleskova@yandex.ru

Аннотация. В научной статье обращается внимание на необходимость подготовки специалистов-логистов нового поколения, которые станут не только «нейтрализаторами» введения санкционного режима, но и смогут включиться в процесс цифровизации логистических цепочек поставок. Приведен краткий анализ предлагаемой Президентской академией (как одной из федеральных инновационных площадок) магистерской программы по цифровизации логистических цепочек поставок в новых экономических условиях, которая поможет создать специалистов в области логистики с углубленными знаниями о методах и средствах в современных информационно-аналитических системах в практической деятельности таможенных органов, участников внешнеэкономической деятельности, транспортных компаний.

Ключевые слова: цифровизация, санкции, логистика, таможенные органы, магистерская программа, Президентская академия, бизнес.

Current trends in the development of master's degree training in the field of digitalization of logistics supply chains

LESKOVA YULIA GENNADEVNA
Doctor of Law, Associate Professor, head of the Department of business,
labor and corporate law of the Institute of Law and National Security of the RANEPa
under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: yuliyaleskova@yandex.ru

Abstract. The scientific article draws attention to the need to train a new generation of logistics specialists who will not only become “neutralizers” of the introduction of the sanctions regime, but will also be able to join the process of digitalization of logistics supply chains. A brief analysis of the master's program on digitalization of logistics supply chains in new economic conditions proposed by the Presidential Academy (as one of the federal innovation platforms) is presented, which will help create logistics specialists with in-depth knowledge of methods and tools in modern information and analytical systems in the practical activities of customs authorities, participants in foreign economic activity, transport companies.

Keywords: digitalization, sanctions, logistics, customs authorities, master's program, Presidential Academy, business.

Предпринимательская деятельность в различных областях экономики сегодня вряд ли может успешно развиваться без четкого выстраивания системы поставки на основе применения логистики, являющейся необходимым компонентом для повышения эффективности бизнеса любой компании. Как известно, внедрение логистических технологий снижает издержки, минимизирует риски непоставок и несвоевременного сбыта, а также увеличивает товарооборот и прибыль компании. Логистическая цепь напрямую влияет также на себестоимость товара, позволяет снизить от 20 до 60% его стоимости, что является очень привлекательным с точки зрения конкурентоспособности того или иного бизнеса. Можно с уверенностью поддержать высказанную в научной литературе точку зрения, согласно которой логистика в России является неотъемлемой частью ведения бизнеса, и следует правильно использовать все необходимые технологии с целью повышения конкурентоспособности компании и минимизации всех возможных рисков¹.

Поэтому каждая компания, имеющая специалиста в области логистики, будет обладать явными преимуществами перед конкурентами. Такие специалисты могут быть даже «родом» из других профессий — и ими могут быть экономисты, юристы, менеджеры различных уровней, управленцы и т. д., и обучение каждого из них логистическим технологиям имеет очень важную цель — обеспечить компанию преимуществами в ведении бизнеса. Так, если экономист будет понимать издержки поставки той или иной продукции в системе логистических связей, то он может более точно просчитать прибыль компании. Применение логистических технологий любому управленцу (менеджеру) позволит найти наилучшие для компании условия поставки, сбыта товара, исключить неликвид со склада, сократить запасы и даже уменьшить транспортные издержки. Или, например, если юрист будет знать особенности логистических технологий, то он может грамотно выстраивать договорные отношения с теми контрагент-

¹ Арабян М. С., Данилов Р. В., Фролова А. В. Перспективы развития таможенно-логистических комплексов в Российской Федерации // Таможенное дело. 2023. № 1. С. 31.

тами, которые более выгодны с точки зрения ведения бизнеса, и правильно применять нормы действующего законодательства Российской Федерации. Можно привести большое количество примеров из практики, когда юристы заказчика, не понимая логистические связи и технологии, не учитывают специальное законодательное регулирование, которое применимо в конкретном случае, и основываются исключительно на применении общих норм Гражданского кодекса Российской Федерации, и не предупреждают о рисках установления низкой стоимости ответственности экспедитора в соответствии с подписываемым договором (см., например: Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 20.04.2021 № 309-ЭС20–22227 по делу № А76–4138/2019).

Кроме того, следует обратить внимание на существующие в настоящее время проблемы таможенной логистики в России, вызванные европейскими санкциями. Причем масштабы санкций и объем ограничительных мер постоянно расширяются, в настоящее время насчитывается 15 906 санкций¹. Как известно, 23 февраля 2024 г. ЕС принял очередной, тринадцатый, пакет санкций². В этой связи становятся важными знания, навыки и наличие профессиональных компетенций у специалистов в области логистики по использованию новых таможенно-логистических стратегий, а также измененного курса в развитии международных перевозок. При этом такие специалисты-логисты должны быть способны прорабатывать новые маршруты, активно развивать логистические транзитные хабы и терминально-складские инфраструктуры для обслуживания транзитных грузопотоков, выстраивать альтернативные схемы доставки из азиатских стран по новым направлениям транспортных коридоров.

Кроме того, в современных условиях использования цифровых технологий и программного обеспечения в логистике

¹ Источник: X-Compliance, 21.02.2022–15.03.2024. URL.: [x-compliance.ru: https://x-compliance.ru/statistics](https://x-compliance.ru/statistics) (дата обращения: 26.03.2024).

² URL.: <https://www.kommersant.ru/doc/6532320?ysclid=lu88rxzpwpy977517999> (дата обращения: 26.03.2024).

становится явно недостаточным знание только самой системы логистики, выстроенной в отрыве от цифровизации цепей поставок. Не случайно в экономической и юридической литературе обращается внимание на то, что модернизация бизнес-процессов и совершенствование схем экспортно-импортных операций с учетом развития цифровых технологий в настоящее время является приоритетным направлением деятельности участников внешнеэкономической деятельности¹. Кроме того, цифровые технологии позволяют улучшить качество обслуживания клиентов, предоставляя менеджерам цепочек поставок больше контроля, а клиентам — беспрецедентную прозрачность².

Как справедливо отмечается в аналитическом обзоре «Цифровые технологии в логистике и управлении цепями поставок», подготовленном коллективом авторов на базе Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», в числе мировых тенденций развития цифровизации логистики и управления цепями поставок следует обозначить следующие: 1) большие данные (Big Data) совместно с автоматизированными технологиями Blockchain, IoT, AR/VR, ML, AI будут использоваться для повышения эффективности логистики; 2) применение больших данных изменит аналитику логистики, усилится роль предиктивной аналитики и прогнозирования; 3) чат-боты и роботы будут использоваться для управления большинством логистических операций; 4) все больше компаний будут искать собственные цифровые технологические решения для доставки на последней миле (Last-mile Logistics); 6) системы логистической безопасности и кибербезопасности³.

¹ Толмачева Т. А. Цифровизация как фактор повышения эффективности внешнеторговой деятельности // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2020. № 12. С. 410.

² Завгородний А. Ф., Горохов А. Д. Цифровая трансформация современных цепочек поставок и их переход к единой цифровой экосистеме // Journal of Economy and Business. 2022. Vol. 3–1 (85). P. 98.

³ Цифровые технологии в логистике и управлении цепями поставок: аналитический обзор [Текст] / В. В. Дыбская, В. И. Сергеев, Н. Н. Лычкина

Переход на подобный уровень выстраивания логистики и управления цепями поставок неизбежно требует наличия специалистов, обладающих профессиональными компетенциями в области цифровизации таможенных технологий и анализа больших данных. Подготовка таких специалистов становится важной и необходимой задачей для экономического развития России. В этой связи представляется интересным проект Президентской академии под названием «Цифровизация логистических процессов внешнеэкономической деятельности посредством применения информационных таможенных технологий на основе углубленного анализа баз данных», заявленный в рамках проведения отбора в 2023 г. на получение статуса федеральной инновационной площадки (согласно Приказу Министерства науки и высшего образования РФ от 19.01.2024 № 28 «Об утверждении перечня федеральных инновационных площадок»¹ Президентская академия (РАНХиГС) включена в перечень федеральных инновационных площадок). В рамках направлений указанного проекта заявлена разработка инновационной образовательной программы магистратуры по цифровизации логистических цепочек поставок в новых экономических условиях.

Стоит обратить внимание на то, что в настоящее время отсутствует образовательный проект, основанный на формировании у обучающихся навыков и знаний об особенностях логистики внешнеэкономической деятельности в контексте цифровизации таможенных технологий и анализа больших данных. Авторы проекта называют следующие преимущества предлагаемой новой магистерской программы:

- получение знаний об актуальной логистике перемещения товаров через территорию Российской Федерации, учитывая изменение мировых товаропотоков по причине санкционного давления отдельных стран Запада;

и др.; под общ. и науч. ред. В.И. Сергеева; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2020. С. 4–5.

¹ Официальный интернет-портал правовой информации. <http://pravo.gov.ru>, 16.02.2024.

- отработки практических навыков принятия управленческих решений в рамках специфики таможенного дела, а также ознакомление с функциональными особенностями информационных таможенных технологий на примере специализированного виртуального тренажера;
- изучение и использование современных возможностей анализа больших данных и машинного обучения посредством использования языков программирования Python и SQL;
- возможности получения актуальных знаний о построении международных цепей поставок с использованием железнодорожного транспорта, а также приобретение ключевых практических навыков архитектуры цепей поставок.

С точки зрения содержания магистерская программа по цифровизации логистических цепочек поставок в новых экономических условиях включает в себя три обучающихся модуля, каждый из которых представляет собой инновационные методики приобретения знаний и навыков обучающимися: 1) обучающий модуль по изучению языков программирования Python и SQL с применением библиотек визуализации данных (с использованием интерактивной облачной среды для работы с кодом на языке Python и SQL); 2) обучающий модуль по изучению порядка использования информационно-коммуникационных технологий при осуществлении бизнес-процессов таможенного администрирования (с использованием возможностей заполнения соответствующих документов со стороны декларанта и их последующей проверки со стороны должностного лица таможенного органа); 3) обучающий модуль по изучению моделирования инфраструктуры транспортно-логистических систем для оптимизации потоков и ресурсов (с использованием виртуального тренажера, предусматривающего имитационное моделирование цепей поставок). Прохождение трех образовательных модулей позволит обучающимся приобрести ряд навыков, имеющих сегодня важное значение для определения компетенции логиста нового поколения. Среди таких профессиональных навыков

и компетенций можно обозначить следующие: осуществление выборки из баз данных, проведение в отношении нее математических, статистических и качественных методов анализа, а также визуализация результатов указанного анализа посредством применения соответствующих библиотек Python; принятие управленческих решений с учетом проведенного анализа больших данных и визуализации результатов анализа посредством использования методов машинного обучения; построение имитационной модели с помощью соответствующих инструментов (специализированного ПО); осуществление имитационных экспериментов (итераций); анализ полученных показателей и оценка эффективности системы; обработка результатов моделирования.

Приведенный краткий анализ предлагаемой новой магистерской программы позволяет обратить внимание на возможность создания современных специалистов в области логистики, которые будут иметь углубленные и структурированные знания о методах и средствах в современных информационно-аналитических системах в практической деятельности таможенных органов, участников внешнеэкономической деятельности, транспортных компаний. Полученные обучающимися знания могут быть применены в полной мере в практической деятельности, связанной с логистикой, информационными таможенными технологиями и анализом данных.

Специалисты с такими профессиональными компетенциями, знаниями и навыками станут важным катализатором в развитии бизнеса и экономики России, «проводниками» логистических цепочек поставок и выстраивания бесперебойной и своевременной доставки товаров и услуг. Подобного уровня логисты будут играть ключевую роль в трансформации традиционных логистических операций, используя цифровые инструменты и технологии для достижения высокой эффективности, прозрачности и удовлетворения клиентов. Поэтому, как нам представляется, подобного уровня магистерские программы должны прочно войти в систему образования и быть включены в число необходимых образовательных продуктов ведущих вузов страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Приказ Минобрнауки России от 19.01.2024 № 28 «Об утверждении перечня федеральных инновационных площадок» (зарегистрирован в Минюсте России 16.02.2024 № 77288) // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://pravo.gov.ru>, 16.02.2024
2. Арабян М.С., Данилов Р.В., Фролова А.В. Перспективы развития таможенно-логистических комплексов в Российской Федерации // Таможенное дело. 2023. № 1.
3. Толмачева Т.А. Цифровизация как фактор повышения эффективности внешнеторговой деятельности // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2020. № 12.
4. Завгородний А.Ф., Горохов А.Д. Цифровая трансформация современных цепочек поставок и их переход к единой цифровой экосистеме // Journal of Economy and Business. 2022. Vol. 3–1 (85).
5. Цифровые технологии в логистике и управлении цепями поставок: аналитический обзор [Текст] / В.В. Дыбская, В.И. Сергеев, Н.Н. Лычкина и др.; под общ. и науч. ред. В.И. Сергеева; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2020.

Проблемы, возникающие в процессе имплементации обучающих программ по проекту ФИП, связанному с цифровизацией логистических процессов внешнеэкономической деятельности посредством применения информационных таможенных технологий, на основе углубленного анализа баз данных

Греков Иван Владимирович,
магистрант 3-го курса Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации, кандидат экономических наук,
г. Москва
e-mail: grekovivan@gmail.com

Калхиташвили Давид Шалвович,
аспирант Института экономики и информационных технологий
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: davidkalkhitashvili@gmail.com

Аннотация. В статье проводится подробное рассмотрение трендов, целей, задач, планов и направлений реализации проекта Федеральной инновационной площадки (далее — ФИП) с учетом акцентов программы «Приоритет-2030». Авторами раскрываются проблемы, связанные с процессом обучения по программе дополнительной профессиональной переподготовки, проходящей имплементацию в рамках реализуемого проекта ФИП. Членами рабочей группы проекта ФИП предлагаются инновационные практические инициативы по решению указанных проблем, подкрепленные фактическими результатами, указывающие на многократный прирост уровня вовлеченности слушателей в процесс обучения.

Ключевые слова: федеральная инновационная площадка, «Приоритет-2030», цифровизации, дистанционное образование, анализ данных, машинное обучение, программирование, Python, SQL, таможенное администрирование, логистика, проблемы обучения, инновационные решения.

Problems arising in the process of implementation of training programmes under the FIP project related to digitalisation of logistics processes of foreign economic activity through the application of information customs technologies, based on in-depth analysis of databases

GREKOV IVAN VLADIMIROVICH,

3rd year undergraduate student at the Institute of Law and National Security of the RANEPА under the President of the Russian Federation, candidate of economic sciences,
Moscow
e-mail: grekovivan@gmail.com

KALKHITASHVILI DAVID SHALVOVICH,

postgraduate student at the Institute of Law and National Security of the RANEPА under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: davidkalkhitashvili@gmail.com

Abstract. The article provides a detailed review of trends, goals, objectives, plans and directions of the FIP project implementation taking into account the emphasis of “Priority-2030”. The authors reveal the problems associated with the process of training under the additional professional retraining programme being implemented within the framework of the FIP project. The members of the FIP project working group propose innovative practical initiatives to solve these problems, supported by actual results, indicating a multiple increase in the level of involvement of trainees in the training process.

Keywords: federal innovation platform, “Priority-2030”, digitalisation, distance education, data analysis, machine learning, programming, Python, SQL, customs administration, logistics, learning problems, innovative solutions.

В соответствии с подпунктом 1 пункта 92 приказа Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 19.01.2024 № 28 «Об утверждении перечня федеральных инновационных площадок» [1] в период с 2024 по 2027 г. на базе РАНХиГС (г. Москва) запланирована к реализации федеральная инновационная площадка по теме «Цифровизация логистических процессов внешнеэкономической деятельности посредством применения информационных таможенных технологий на основе углубленного анализа баз данных» (далее — проект ФИП).

Следует акцентировать внимание на том, что перед созданием данного проекта ФИП членами рабочей группы был проведен анализ программ профессиональной переподготов-

Тренды проекта	
Машинное обучение в отношении больших данных с применением в отношении процессов таможенных операций и логистики с применением языков программирования Python и SQL.	Автоматизация таможенных процедур
Непрерывное образование обучающихся, связанное с профессиональными интересами в сфере машинного обучения, таможенного дела и логистики.	Цифровизация логистических процессов и таможенных процедур (операций)
Основные правовые акты, связанные с проектом	
Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации»	
Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р	
ГОСТ Р 71089-2023 «Водный транспорт в мультимодальных перевозках. Общие положения»	
ГОСТ Р 58977-2020 «Перевозки линейные контейнерные. Транспортно-технологические схемы. Основные положения»	
Стратегия развития таможенной службы до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. № 1358-р	

Рис. 1. Корреляция проекта ФИП с основными трендами и правовыми источниками

ки, связанных с анализом данных на Python и SQL, таможенным администрированием и логистикой. И важно отметить то, что они представлены в широком разнообразии, однако единой программы обучения, объединяющей все три направления с практико-ориентированной стороной нет ни в России, ни в мире, что подчеркивает высокую актуальность указанного проекта ФИП.

Указанный проект ФИП не только коррелируется со всеми новыми трендами, но и взаимосвязан с актуальными гостами Российской Федерации и с правовыми актами, предусматривающими использование искусственного интеллекта, совершенствование транспортной инфраструктуры и таможенной службы России до 2030 г. (рис. 1).

Тематика выбранного проекта ФИП также соотносится с Указом Президента Российской Федерации от 10.10.2019 № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации», который выступает не только драйвером экономики Российской Федерации, но и является одним из векторов развития государства в направлении цифровой, информационной и экономической трансформации [2].

В качестве примера цифровой трансформации в части использования искусственного интеллекта в области операционных

Цель проекта	Систематизация знаний о теоретических и практических подходах к цифровизации процесса перемещения товаров в рамках логистических процессов, учитывающих таможенные операции, процедуры и результаты анализа больших данных о внешнеэкономической деятельности при помощи машинного обучения.
Задачи проекта структурированы в рамках трех модулей	
Анализ больших данных с помощью машинного обучения	Получение обучающимися новых знаний о функциональных возможностях процесса машинного обучения, необходимого для анализа больших данных, на основании математических, статистических и качественных методов исследования алгоритмов программирования.
Информационные таможенные технологии	Получение обучающимися теоретических и практических навыков использования информационных таможенных технологий, а также иных программных средств, связанных с проведением анализа больших данных о товарных партиях, перемещающихся через территорию Российской Федерации.
Логистика	Приобретение обучающимися знаний относительно логистики перемещения товаров через территорию Российской Федерации, учитывающей изменения мировых товаропотоков по причине санкционного давления отдельных стран, а также систематизация знаний о цифровой трансформации таможенных операций и процедур в рамках создания центров электронного декларирования.

Рис. 2. Цель и задачи проекта ФИП

систем можно привести тезис Калхиташвили Д. Ш. относительно того, что в настоящее время многими исследователями изучаются и применяются средства искусственного интеллекта в сценариях использования Интернета вещей (IoT). Исследователь акцентирует внимание на том, что интеллектуальное и программное обеспечение искусственного интеллекта адаптировано для IoT в недостаточной степени, что в свою очередь образует предпосылки к необходимости оптимизации [3].

Цель и задачи проекта ФИП (рис. 2) в первую очередь направлены на конечных потребителей (учащихся), которые при прохождении обучения получают не только практико-ориентированные знания, но и повысят конкурентоспособность российских специалистов на рынке труда, которые так необходимы для государственных и коммерческих предприятий Российской Федерации, связанных с деятельностью в области анализа данных, таможенного администрирования и логистики.

В рамках указанного проекта ФИП с середины 2023 г. на базе РАНХиГС и ее филиалов ведется активная работа по апробации программы дополнительной профессиональной переподготовки по теме «Специалист по информационным системам в области таможенного администрирования и логистики» (рис. 3). К указанной программе на бесплатной основе в рамках «Приоритета-2030» привлечено более 600 слушателей, ко-



Рис. 3. Обучающие модули программы профессиональной переподготовки

торые к июлю 2024 г. получат дипломы профессиональной переподготовки.

Важно акцентировать внимание на том, что члены рабочей группы проекта ФИП (И. В. Сергеев, И. В. Греков и Д. Ш. Калхиташвили) приняли участие в двух конференциях с темами докладов, связанными с проектом, а также его имплементацией в образовательный процесс в современных реалиях. Всеми участниками конференций подчеркнута целесообразность и необходимость внедрения в образовательный процесс обучающих модулей по направлениям анализа больших данных с применением языков программирования Python и SQL, таможенного администрирования и логистики, заявленных в проекте ФИП, а также выражены слова благодарности за принятие участия в указанной конференции. Анонсы по указанным конференциям размещены на новостном портале Института права и национальной безопасности РАНХиГС [4,5].

Дополнительно необходимо отметить высокую актуальность взаимосвязи образовательных модулей по программированию на языках Python и SQL и таможенного администрирования, включенных в проект ФИП, по причине наличия высокоуровневых рисков, возникающих в электронной торговле (перемещение в международных почтовых отправлениях запрещенных предметов, товаров с заниженной стоимостью, а также коммерческих партий товаров под видом товаров для личного использования). Подобного рода риски, а также применение инновационных подходов по анализу больших данных при таможенном контроле МПО (предметной аналитики, цифровых двойников

и т. д), были подробно рассмотрены в работах И. В. Грекова, П. Н. Афонина и И. В. Аксенова [6, 7, 8, 9, 10, 11].

Основным отличием проекта ФИП от обучающей программы профессиональной переподготовки, которая проходит сейчас в РАНХиГС, является взаимосвязь трех модулей обучения в практико-ориентированной сфере с применением виртуального тренажера, позволяющего осуществлять моделирование цепей поставок с учетом таможенной специфики и результатов анализа больших данных.

Цель апробации существующей программы профессиональной переподготовки заключается в выявлении проблемных вопросов, связанных с прохождением слушателями процесса обучения, их устранении и учете в проекте ФИП.

В период прохождения обучающимися программы профессиональной переподготовки (с сентября 2023 по март 2024 г.) были выявлены следующие проблемные вопросы:

- 1) сложности, возникшие при использовании студентами и преподавателями платформы «Вебинар» (непреднамеренное удаление с платформы записанных лекций и семинарских занятий; ошибки подключения при использовании ссылки на мероприятия; частые случаи отсутствия возможности демонстрации экрана; недоступность входа в личный кабинет под своим логином и паролем);
- 2) затрудненное восприятие учебного материала обучающимися по первому и второму модулям обучения по причине включения в рабочую программу достаточно сложных тем;
- 3) низкий уровень посещаемости студентами лекций и практических занятий;
- 4) недостаточный уровень оперативной осведомленности обучающихся об анонсах образовательного процесса профессиональной переподготовки;
- 5) достаточно низкие показатели прохождения обучающимися обязательных аттестаций.

В целях устранения вышеуказанных проблем рабочей группой проекта ФИП в рамках программы профессиональной переподготовки инициирована реализация комплекса следующих работ:

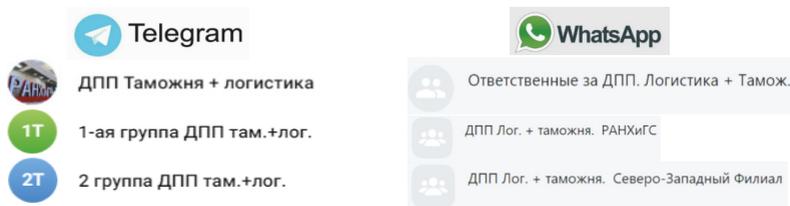


Рис. 4. Группы Telegram и WhatsApp, сформированные для оперативного решения возникающих у обучающихся вопросов

- 1) для проведения лекций и практических занятий использовались возможности платформы «Яндекс телемост»;
- 2) переработаны две рабочие программы первого¹ и второго модуля² в части упрощения тем, связанных с приобретением обучающимися новых цифровых компетенций;
- 3) изменено наполнение информационно-образовательной среды СДО РАНХиГС по трем обучающим модулям в части жесткой регламентации наполнения лекционных и практических занятий (по каждому практическому занятию и лекции заранее выкладываются ссылки на будущие online-подключения; после проведения мероприятий подкрепляются соответствующие видеозаписи, презентационные материалы; в целях самоконтроля для обучающихся выкладываются тестовые задания по пройденной теме практического занятия);
- 4) созданы группы и сообщества на платформах Telegram и WhatsApp (рис. 4). В рамках групп Telegram обучающиеся могут задавать интересующие вопросы и оперативно получать ответы на них от администраторов. Группы

¹ Рабочая программа дисциплины «Анализ данных и их визуализация посредством использования языков программирования Python и SQL».

² Рабочая программа дисциплины «Специалист по информационным системам в области таможенного администрирования и логистики».

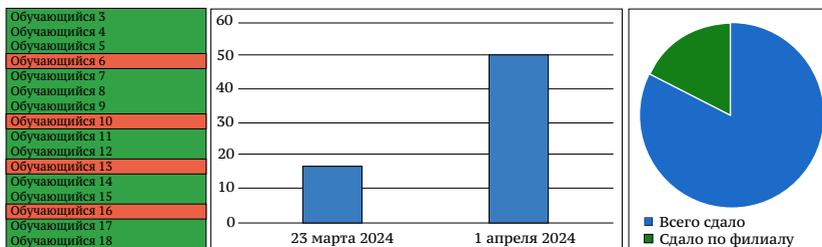


Рис. 5. Примеры мониторинга показателей аттестации студентов и филиалов РАНХиГС

(сообщества) WhatsApp созданы по каждому из филиалов РАНХиГС (в группы добавлены ответственные тьютеры и студенты, которые обучаются в филиале) в целях сопровождения и контроля их деятельности. Дополнительно во всех группах предусмотрена автоматизированная рассылка актуальных новостей, связанных с аттестацией слушателей и информацией по программе обучения;

- 5) на постоянной основе организован автоматизированный процесс информирования обучающихся о запланированных мероприятиях на адреса личных электронных ящиков;
- 6) при помощи средств программирования Python и SQL на регламентной основе осуществляется процесс контроля вовлеченности не только обучающихся в образовательный процесс, но и успеваемости филиалов РАНХиГС, путем проведения сопоставительной сверки данных о студентах, прошедших обязательные виды тестирования (рис. 5).

Реализация указанных инициатив позволила получить высокий прирост вовлеченности студентов в образовательный процесс профессиональной переподготовки — со 118 до 380 человек за достаточно короткое время (1 месяц), что, в свою очередь, является достаточно высоким темпом роста с учетом предложенных инициатив.

Так, для подробного анализа результативности как общих мер мониторинга успеваемости студентов, так и деятельно-



Рис. 6. Пример мониторинга показателей общего количества поступивших в каждый филиал РАНХиГС

сти ответственных лиц использовались столбчатые диаграммы для анализа эффективности промежуточной аттестации среди студентов. В целях повышения эффективности применения инструментов визуализации на первой стадии были построены столбчатые диаграммы с указанием общего количества поступивших в тот или иной филиал (рис. 6).

Как показано на рис. 6, можно разделить филиалы на три основных класса. Классификация филиалов происходит по такому показателю, как количество слушателей, подавших заявление на обучающую программу. Первый класс филиалов можно охарактеризовать как филиал с умеренным количеством подавших заявления студентов (<40 человек). Данные филиалы направили большее количество студентов на повышение квалификации. Второй класс можно охарактеризовать как филиалы с умеренным количеством студентов, подавших заявления на повышение квалификации (от 10 и до 40). Третий класс является самым незначительным, как и количество студентов, подавших заявления на обучающие курсы.

После того как была проведена классификация, основанная на инструментах визуализации данных, необходимо определиться с метрикой для мониторинга эффективности предпри-



Рис. 7. Пример мониторинга показателей количества сдавших аттестацию в каждом филиале РАНХиГС на 18 марта 2024 г.

нимаемых мер в области привлечения студентов к образовательному процессу. Единственной адекватной метрикой для мониторинга эффективности предпринимаемых мер является определение при помощи столбчатых диаграмм количества сдавших аттестацию студентов в определенных промежуточных рамках.

Предлагается рассмотреть три графика с соответствующими данными (рис. 7, 9, 11). Выявление динамики с применением столбчатой диаграммы является классическим инструментом визуализации данных, позволяющим наглядно продемонстрировать поведение качественных показателей в количественном проявлении. Однако столбчатые диаграммы при сравнении качественных показателей в количественном эквиваленте не позволяют определить динамику изменения количественных значений. Для этого и используется метод построения столбчатых диаграмм по различным данным.

Как показано на рис. 7, количество сдавших промежуточную аттестацию является критически низким, так, среднее количество сдавших по филиалам равняется двум студентам на каждый филиал, то есть из 29 филиалов только в 19 студен-

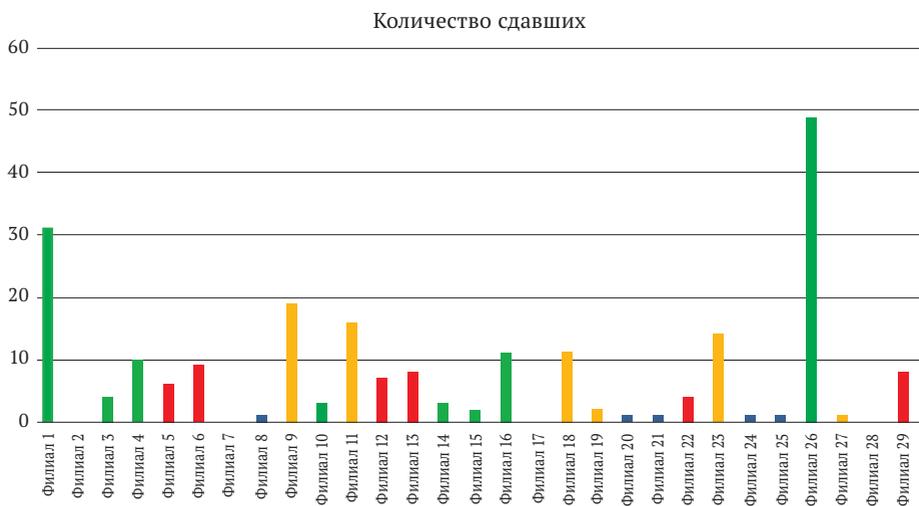


Рис. 9. Пример мониторинга показателей количества сдавших аттестацию в каждом филиале РАНХиГС на 27 марта 2024 г.

Как следует из рис. 9, после применения соответствующих мер, которые были описаны ранее, количество студентов, сдавших промежуточную аттестацию, значительно увеличилось. Так, многие вузы, студенты которых не проходили аттестацию, стали сдавать аттестацию, а некоторые из данных филиалов даже показали феноменальные значения, примером такой результативности может служить филиал 16, который после применяемых мер меньше чем за неделю повысил свою результативность — с нуля до <50% студентов, сдавших промежуточную аттестацию.

Как следует из рис. 10, тренд, отмеченный на рис. 8, продолжается, то есть отсутствует корреляция между количеством подавших документы и сдавших промежуточную аттестацию. Даже можно отметить, что класс «умеренных» филиалов показывает максимальную результативность среди всех филиалов, то есть количество сдавших аттестацию в филиалах данного класса является максимальным, если не считать единственный аномаль-

Распределение в соотношении количества слушателей
и полученных оценок

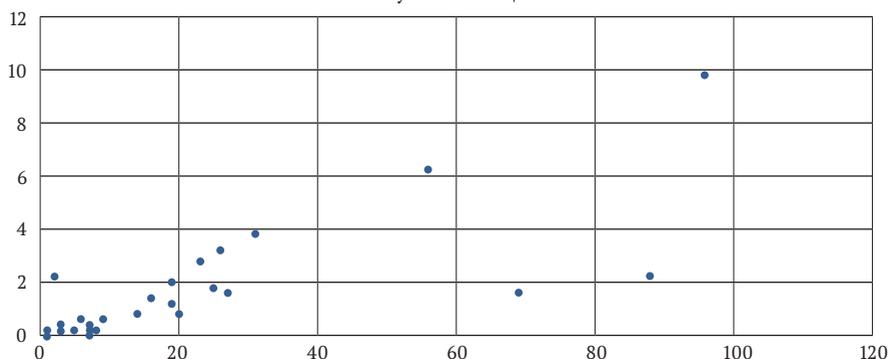


Рис. 10. Пример мониторинга показателей количества сдавших аттестацию в каждом филиале РАНХиГС на 27 марта 2024 г.

ный филиал, который как по количеству подавших документы, так и по количеству сдавших промежуточную аттестацию является самым результативным. Также по визуализированным данным можно отметить как эффективность работы со студентами через онлайн-каналы, так и работу ответственных за данную программу в филиале.

Как показано на рис. 11, к 3 апреля количество студентов, сдавших промежуточную аттестацию, заметно увеличилось, однако не в полной мере в соответствии с поданными заявками. Также необходимо отметить, что цветовая палитра для графика изменилась, в данном случае отмечается, что насыщенно-зеленым цветом выделены те филиалы, которые незначительно сбавили темпы по количеству сдавших студентов или наоборот увеличили, в то время как бледно-зеленым отмечаются филиалы, которые еще имеют изменения в качестве сдавших промежуточную аттестацию, в то время как желтый цвет означает значительное снижение темпов сдачи аттестации, а синий означает, что изменений с последней контрольной отметки не про-



Рис. 11. Пример мониторинга показателей количества сдавших аттестацию в каждом филиале РАНХиГС на 3 апреля 2024 г.



Рис. 12. Пример мониторинга показателей количества сдавших аттестацию в каждом филиале РАНХиГС на 3 апреля 2024 г.

изошло. Однако для более качественной аналитики необходимо прибегнуть к пузырьковой диаграмме.

Как следует из рис. 12, динамика меняется, то есть филиалы с самым большим набором студентов на обучающую программу увеличили темпы прохождения промежуточной аттестации, что говорит о вовлеченности ответственных лиц в образовательный процесс студентов, исключение составляет один филиал со вторым местом по набору студентов на курс, но с относитель-

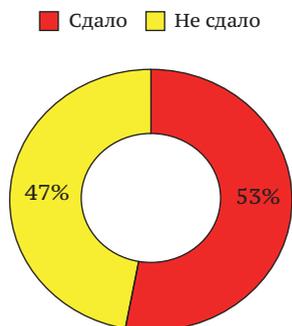


Рис. 13. Пример мониторинга показателей количества сдавших аттестацию в каждом филиале РАНХиГС на 3 апреля 2024 г.

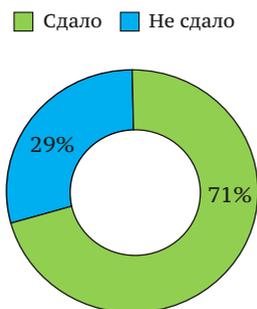


Рис. 14. Пример мониторинга показателей количества прошедших ассесмент в каждом филиале РАНХиГС на 3 апреля 2024 г.

но низкими показателями сдачи промежуточной аттестации. В то время как класс «умеренных» в большинстве своем довел показатель сдачи промежуточной аттестации практически до 90% сдавших от количества заявленных.

В дополнение к 5 рис. предлагаются круговые диаграммы по количеству сдавших промежуточную аттестацию и ассесмент (рис. 13, 14).

№	Мероприятие / Активность	Сроки проведения	Продукт / результат
1	Проведение рабочих совещаний	2024-2027	Протокол совещания
2.	Подготовка научных статей соответствующих тематике ФИП	2024-2027	Статья ВАК
3.	Разработка методических рекомендаций по работе с Python и SQL (первый модуль обучения)	2024	Методической рекомендации
4.	Издание учебников и учебно-методических пособий по работе с цифровыми таможенными технологиями (второй модуль обучения)	2025	Учебно – методическое пособие
5.	Разработка методик обоснования и принятия эффективных решений в логистике и IT технологий, направленных на формирование ключевых компетенций специалиста в сфере управления цепями поставок.	2026	Учебно - методическое пособие
6	Разработка и апробация образовательной информационной модели (учебный тренажер) для эффективного управления логистическими процессами и взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности.	2024-2026	Учебный тренажер
7.	Выступление на конференциях (семинарах, круглых столах и т.д.) и иных мероприятиях различного уровня по теме проекта ФИП	2024-2026	Сборник трудов или сертификат участника

Рис. 15. План мероприятий проекта ФИП в период с 2024 по 2027 г.

Как следует из данных, визуализированных на рис. 13, только чуть более 50% сдало промежуточную аттестацию. Необходимо отметить, что у слушателей есть еще чуть меньше месяца на сдачу промежуточной аттестации, в то время как на прохождение ассесмента у студентов осталось меньше недели. Вот именно в данной форме контроля студенты показали феноменальные результаты.

Как показано на рис. 14, 71% учащихся, подавших документы на обучающую программу, прошли ассесмент. Здесь необходимо отметить верную расстановку приоритетов учащимися и ответственными лицами. Действительно, необходимо отметить, что времени на сдачу ассесмента значительно меньше, чем на сдачу промежуточной аттестации.

Проанализировав статистические данные в разных плоскостях с выделением динамики, можно отметить, что ожидаемые

№	Показатель	Планируемое значение
1	<p>Подготовка образовательной программы в интересах научно-технологического развития Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, отраслей экономики, а также в целях получения образования, связанного с формированием цифровых компетенций и навыков использования и освоения новых цифровых технологий.</p>	<p>Разработка программы переподготовки эффективного управления логистическими процессами на основе образовательной информационной модели</p> <p>Разработка инновационной образовательной программы магистратуры по цифровизации логистических цепочек поставок в новых экономических условиях</p> <p>Внедрение в образовательный процесс по специальности «Таможенное дело» образовательной информационной модели</p>
2	<p>Базы данных, системы управления обучением и иные результаты интеллектуальной деятельности, обеспечивающие цифровую трансформацию университета</p>	<p>Создание алгоритмов, позволяющих проводить анализ баз данных и его визуализацию на основе языков программирования «Python» и «SQL» в целях дальнейшего использования в образовательных программах академии</p>

Рис. 16. Планируемые результаты и планы по их интеграции в систему образования в соответствии с показателями «Приоритет-2030»

результаты по ассесменту составляют около 80% от количества подавших документы и примерно такое же значение по количеству слушателей, прошедших промежуточную аттестацию.

Несмотря на возникающие проблемы в рамках апробации дополнительной программы профессиональной переподготовки, непосредственно связанной с проектом ФИП, и цифровизационно-оперативные способы их решения, реализация проекта ФИП осуществляется по строго намеченному плану-графику, подведение итогов по которому запланировано в конце каждого учебного года (рис. 15).

Реализация проекта ФИП в рамках выше представленного плана действий выражена не только в популяризации указанного проекта в науке посредством выступлений на конференциях, подготовки соответствующих статей ВАК, издания методических рекомендаций (либо монографий) по трем модулям проекта, но и подготовке соответствующих функциональных требований для создания учебного тренажера с последующим интегрированием в образовательный процесс.

Важно также отметить, что проект ФИП полностью сопряжен с показателями Государственной программы поддержки университетов «Приоритет-2030», главным из которых выступает получение учащимися образования, связанного с формированием у них цифровых компетенций, а также навыков использования и освоения новых цифровых технологий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Приказ Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 19.01.2024 № 28 «Об утверждении перечня федеральных инновационных площадок» (зарегистрирован 16.02.2024 № 77288) // [Электронный ресурс] URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202402160014> (дата обращения: 10.03.2024).
2. Указ Президента Российской Федерации от 10.10.2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» // [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/44731> (дата обращения: 10.03.2024).
3. Калхиташвили Д. Ш. Операционные системы **интернета вещей**: возможности, проблемы и решения // Международный научно-исследовательский журнал № 5 (131). Май. С. 1–5 // [Электронный ресурс] URL: <https://research-journal.org/en/archive/5-131-2023-may/10.23670/IRJ.2023.131.18> (дата обращения: 10.03.2024).
4. Представители Президентской академии выступили на всероссийской научно-практической конференции «Перспективы развития таможенного регулирования в условиях цифровизации и автоматизации» [Электронный ресурс] URL: https://ilns.ranepa.ru/news/?ELEMENT_ID=9383 (дата обращения: 04.04.2024).
5. Представители ИПНБ Президентской академии выступили на научно-практической конференции «Перспективы развития таможенного регулирования в условиях цифровизации и автоматизации» [Электронный ресурс] URL: https://ilns.ranepa.ru/news/?ELEMENT_ID=9381 (дата обращения: 04.04.2024).

6. Греков И. В. Развитие таможенных услуг при таможенном контроле международных почтовых отправок: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Люберцы, 2020.
7. Греков И. В., Афонин П. Н. Совершенствование информационного обеспечения таможенных услуг при внедрении в процесс таможенного контроля технологии «цифрового двойника», а также семантических алгоритмов анализа заявленных сведений о товаре // Экономика и предпринимательство. 2020. № 6. С. 1257–1262.
8. Греков И. В., Афонин П. Н. Совершенствование таможенных услуг на основе управления рисками при таможенном контроле МПО с учетом применения метода экспертных оценок // Экономика и предпринимательство. 2020. № 7. С. 869–873.
9. Греков И. В. Совершенствование таможенного контроля и таможенных услуг в Российской Федерации при перемещении товаров в международных почтовых отправлениях // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 3. С. 145–152.
10. I. V. Grekov, I. A. Aksenov, P. N. Afonin, D. V. Gorshkov. Model of digital transformation of customs services aimed at making customs control of goods sent by international mail more effective (with reference to medical drugs). *Siberian Journal of Life Sciences and Agriculture*. Vol. 15. No 3. 2023. P. 458–474.
11. Аксенов И. В. Система управления рисками при таможенном контроле товаров и транспортных средств: учебное пособие (электронное издание) // Владим. гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых // Электрон. дан. (4,23 Мб). Владимир: Изд-во ВлГУ, 2021.

Оценка эффективности деятельности таможенных органов в контексте развития таможенного администрирования в условиях цифровизации

БОЖИДАЕВА ЕЛЕНА ИВАНОВНА,
старший преподаватель Центра лингвистики и профессиональной коммуникации
Института права и национальной безопасности Российской академии народного
хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: bozhidaeva-ei@ranepa.ru

Аннотация. В данной статье рассматриваются ключевые понятия оценки эффективности деятельности таможенных органов с учетом зарубежной практики. Также представлены для изучения и рассмотрения четыре пакета документов Всемирной таможенной организации, которые поддерживают внедрение современных методов управления качеством оказания таможенных услуг в контексте развития таможенного администрирования в условиях цифровизации. Далее рассматриваются инструменты и вспомогательные средства оценки эффективности деятельности таможенных органов, разработанные ВТамО, которые могут помочь углубить процесс изучения и совершенствования механизма оценки эффективности деятельности таможенных администраций. На основе проведенного исследования сформулированы выводы, позволяющие говорить о необходимости создания единого механизма оценки эффективности таможенного администрирования и ключевых показателей эффективности.

Ключевые слова: эффективность, результативность, оценка эффективности деятельности таможенных органов, Всемирная таможенная организация, инструменты и средства Всемирной таможенной организации, единый механизм оценки эффективности таможенного администрирования.

Assessment of the customs authorities effectiveness in the context of the customs administration development in terms of digitalization

BOZHIDAeva ELENA IVANOVNA,
Senior Lecturer at the Center for Linguistics
and Professional Communication
of the Institute of Law and National Security of the
RANEPa under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: bozhidaeva-ei@ranepa.ru

Abstract. This article discusses the key concepts of evaluating the effectiveness of customs authorities, taking into account foreign practice. Four sets of WCO documents are also presented for study and consideration, which support the introduction of modern methods

of quality management of customs services in the context of the development of customs administration in the context of digitalization. The following are the tools and tools for evaluating the effectiveness of customs authorities developed by the WCO, which can help deepen the process of studying and improving the mechanism for evaluating the effectiveness of customs administrations. Based on the conducted research, conclusions are formulated that allow us to talk about the need to create a unified mechanism for evaluating the effectiveness of customs administration and key performance indicators.

Keywords: efficiency, effectiveness, evaluation of the effectiveness of the activities of customs authorities, the World Customs Organization, tools and means of the World Customs Organization, a single mechanism for evaluating the effectiveness of customs administration.

Современная цифровизация и информатизация оказывают значительное влияние на различные сферы деятельности, включая таможенное администрирование. В условиях развития информационных технологий и электронного документооборота таможенные службы по всему миру внедряют новые цифровые технологии для оптимизации процессов и улучшения качества предоставления государственных услуг. В условиях цифровой трансформации изменяются подходы к решению задач, возложенных на федеральные органы исполнительной власти, в том числе и на таможенные органы. Применение информационных таможенных технологий позволяет существенно уменьшать время проведения таможенных формальностей, не снижая их качества. Кроме того, их дальнейшее развитие позволяет значительно увеличить количество услуг, предоставляемых таможенными органами участникам внешнеэкономической деятельности (ВЭД)¹.

Цифровизация таможенного администрирования способствует повышению прозрачности и эффективности работы таможенных служб, снижению бюрократических барьеров, сокращению времени на оформление и освобождение грузов, а также уменьшению вероятности коррупции и недобросовестных действий.

¹ Сергеев И. В. Совершенствование управления деятельностью таможенных органов Российской Федерации в условиях становления информационного общества и развития цифровой экономики // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 1. С. 30–39.

Таможенные органы в Российской Федерации взяли курс на автоматизацию и цифровизацию, что обусловлено необходимостью обеспечения соблюдения таможенного законодательства и стремлением к сокращению издержек участников внешнеэкономической деятельности при перемещении товаров через таможенную границу. Внедрение современных технологий в деятельность таможенных органов является одним из ключевых путей реализации этой задачи и повышения эффективности таможенного администрирования в Российской Федерации¹.

Однако необходимо учитывать, что цифровизация требует значительных инвестиций в разработку и внедрение новых технологий, обучение персонала и обновление законодательной базы. Поэтому важно проводить комплексную работу по модернизации таможенного администрирования, с учетом мировых тенденций и с участием всех заинтересованных сторон.

Именно для реализации совместных задач по совершенствованию таможенного администрирования в Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. (далее — Стратегия-2025) был внесен соответствующий пункт по достижению единого стандарта таможенного администрирования во всех странах Евразийского экономического союза (далее — Союз)². Под стандартом понимается единство совершения таможенных операций и таможенного контроля, который позволит добросовестным участникам ВЭД проходить контролирующие процедуры быстро и безболезненно, а вся сила

¹ Бойкова М. В., Кушнир А. С. Направления развития таможенного администрирования в условиях цифровизации // Теория и практика экономики и предпринимательства: XVII Всероссийская с международным участием научно-практическая конференция. Симферополь — Гурзуф, 23–25 апреля 2020 года / Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского. Симферополь: ИП Зуева Т. В., 2020. С. 25–29.

² Официальный сайт Евразийской экономической комиссии: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01428320/err_12012021_12 (дата обращения: 30.03.2024)

контроля будет направлена на тех, кто пытается нарушать таможенные правила¹.

Но на сегодняшний день открытым остается вопрос оценки эффективности таможенного администрирования, и эта оценка также должна иметь единый стандарт на всей территории Союза².

Соответствующим пунктом Стратегии-2025 заложено и развитие сотрудничества с Всемирной таможенной организацией (далее — ВТамО), в том числе осуществление совместных с государствами-членами действий, направленных на получение Союзом статуса члена ВТамО и проработка возможности присоединения Союза к основополагающим документам ВТамО.

Исходя из целей, стоящих перед таможенными администрациями стран Союза, в данной статье предлагается рассмотреть основные пакеты документов, разработанные ВТамО, в разрезе ключевых аспектов деятельности таможенных администраций в условиях цифровизации и возможности использования данных документов (или инструментов и средств, которые данные документы представляют) для оценки эффективности таможенного администрирования. На наш взгляд, исследование мирового опыта разработок и внедрения как единых ключевых показателей эффективности таможенного администрирования, так и использование инструментов и средств ВТамО по оценке эффективности деятельности таможенных органов, необходимы для глубокого изучения и анализа при дальнейшей работе по совершенствованию механизма оценки эффективности деятельности таможенных органов.

В статье использованы документы ВТамО, а также публикации российских авторов.

¹ Давыдов Р. В. Единый стандарт таможенного администрирования как инструмент развития Евразийского экономического союза // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 4. С. 9–25.

² Давыдов Р. В. Оценка эффективности таможенного администрирования как инструмент развития ЕАЭС // Вопросы государственного и муниципального управления. 2021. № 4. С. 7–35.

В разных сферах деятельности понимание эффективности имеет свои особенности. В самом общем виде эффективность понимается как отношение значимости результата к количеству усилий, затраченных на его достижение. В теории организации и административного управления эффективность определяется как отношение чистых положительных результатов к допустимым затратам.

По отношению к деятельности таможенных органов термин «эффективность» рассматривается как нечто положительное и желательное, тем самым ему придается смысл ценностной характеристики деятельности¹.

Основные понятия результата, используемые в зарубежной практике оценки эффективности и результативности таможенных администраций:

- effectiveness — степень реализации запланированных действий и достижения запланированных результатов. Данный термин используется в международных стандартах ИСО серии 9000, а именно МС ИСО серии 9000 версии 2005 г. «Основные положения и словарь»;
- efficiency — соотношение между достигнутыми результатами и использованными ресурсами. Данный термин также используется в международных стандартах ИСО серии 9000 (МС ИСО серии 9000 версии 2005 г. «Основные положения и словарь»);
- outcome — результат в форме эффекта от проведения той или иной политики, осуществления программы расходов, оказания бюджетных услуг. В США этот термин воспринимается как предполагаемые и планируемые последствия действий правительства. В других же странах он, как правило, используется для обозначения фактического результата, преднамеренного или нет. То есть результат как со-

¹ Макрусев В. В., Александров Д. Л. Управление деятельностью таможенных органов. Учебник для вузов. Стандарт третьего поколения. СПб.: Питер, 2019.

циальный эффект от проведения той или иной политики, осуществления программы расходов, оказания бюджетных услуг;

- immediate outcome — первоначальный результат от проведенной деятельности, то есть результат, достигнутый на первоначальном уровне проведенной политики или оказания услуг;
- intermediate outcome — промежуточный результат от проведенной деятельности, то есть результат, достигнутый во время проведения соответствующей политики или оказания услуг;
- ultimate outcome — конечный результат от проведенной деятельности, является итогом проведения соответствующей политики или оказания услуг;
- output — результат в форме услуг, оказываемых таможенными органами. На данном уровне различают результат непосредственный и прямой результат — результат в форме услуг;
- performance — параметры деятельности органов власти, характеризующие ее эффективность и результативность. Это индикатор результативности, используется для текущего контроля, мониторинга результативности работы таможенных администраций;
- activity — деятельность таможенного органа, направленная на достижение цели;
- input — ресурсы (финансовые, людские, материальные), используемые для обеспечения деятельности таможенных органов. Это ресурс для оценки результатов. При этом под ресурсами понимаются как денежные ресурсы, так и нематериальные: рабочая сила, помещения, структуры и т. д.¹

Согласно докладу технических специалистов ВТамО, представленному в рамках проведения Академии знаний ВТамО

¹ Дмитриева О. А. Проблемы и пути разрешения проблем оценки результативности деятельности таможенных органов // Таможенное дело. 2017. № 2. С. 22–25.

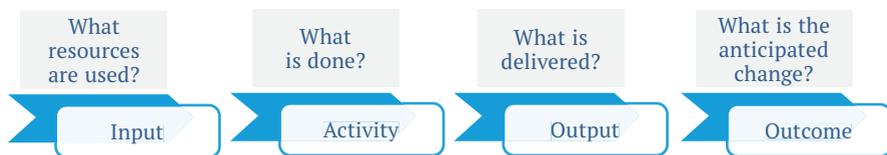


Рис. 1. Оценка эффективности таможенных администраций

29.06.2021–03.07.2021, процесс оценки эффективности таможенных администраций выглядит следующим образом (рис. 1)¹:

То есть рассматриваются следующие вопросы:

1. Какие ресурсы используются? (What resources are used?)
2. Что сделано? (What is done?)
3. Какие услуги предоставлены? (What is delivered?)
4. Какие ожидаемые изменения? (What is anticipated change?)

На следующем рисунке представлен полный процесс оценки деятельности таможенных органов, который включает в себя как оценку эффективности, так и оценку результативности, по версии представителей ВТамО (рис. 2):

Из приведенных определений следует, что, говоря о результативности как о характеристике, присущей тому или иному объекту деятельности, мы имеем в виду достигнутый результат по отношению к ожидаемому или желаемому результату.

Соответственно, говоря об эффективности, мы имеем в виду то, какими усилиями достигнут ожидаемый результат, то есть какие ресурсы при этом были затрачены.

На основании вышеизложенного можно ответить на принципиально важный вопрос: что необходимо измерять — результативность или эффективность? Частично ответ на него уже дан: необходимо прежде всего определить, в том ли направлении

¹ Maka KHVEDELIDZE, Valentina FERRARO. Organizational Performance Measurement // WCO Knowledge Academy for Customs and Trade, 29.06.2021–03.07.2021, Online Forum, 2021.

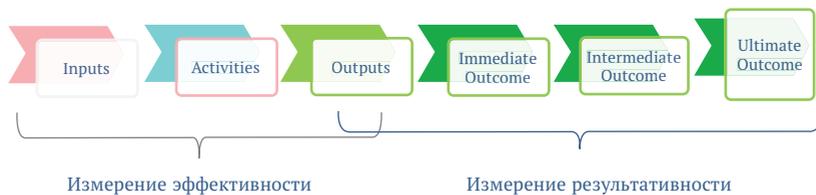


Рис. 2. Оценка деятельности таможенных администраций

происходит движение в целом (то есть оценить результативность), а затем оценить, какие усилия для этого требуются (эффективность).

Эта мысль заложена в общую идеологию международных и национальных стандартов качества. Так, национальный стандарт ИСО серии 9001 версии 2008 г. содержит требования повышать, улучшать, обеспечивать и демонстрировать результативность¹. Эффективность рассматривается в международном стандарте ИСО серии 9004 версии 2009 г. в качестве потенциала для улучшения деятельности организации и выходит за рамки обязательных требований².

В целях повышения уровня информированности о деятельности таможенных органов в международной торговле, а также для внедрения современных методов управления качеством таможенных операций, ВТамО разработала четыре пакета документов. Нижеуказанные документы включают в себя инструменты и средства, затрагивающие основные области деятельности таможенных органов, а также инструменты технической поддержки, которые содействуют максимально эффективно достижению основных целей таможенных ведомств, в частности сбору доходов, содействию развитию международной

¹ Национальный стандарт «Система менеджмента качества. Требования» ISO 9001:2008: https://isoconsulting.ru/GOST_R_ISO_9001-2008.pdf (дата обращения: 30.03.2024).

² Quality management. Quality of an organization. Guidance to achieve sustained success ISO 9004:2018: <https://www.iso.org/standard/41014.html> (дата обращения: 30.03.2024).

торговли, обеспечению безопасности границ и противодействию контрабанде¹.

В табл. 1 указаны четыре пакета документов ВТамО.

ТАБЛИЦА 1

Наименование пакета	Краткое описание
Пакет экономической конкурентоспособности (ЕСР)	Пакет экономической конкурентоспособности (ЕСР) включает в себя средства ВТамО, которые поддерживают экономическую конкурентоспособность, достигаемую за счет содействия развитию торговли и безопасности. Безопасность торговых операций и содействие развитию торговли — это один из ключевых факторов экономического развития стран, который имеет непосредственное отношение к национальным программам по социальному благополучию, сокращению бедности и экономическому развитию стран и их граждан.
Пакет таможенных сборов (РР)	Пакет таможенных сборов (РР) включает в себя средства ВТамО, которые помогают осуществлять эффективный и справедливый сбор доходов, в частности связанных с номенклатурой товаров, оценкой и правилами происхождения. Сбор доходов продолжает оставаться основным приоритетом для многих таможенных ведомств, в частности в тех странах, где значительную часть государственных доходов получают от таможенных пошлин.
Пакет соответствия и безопасности (СЕР)	Пакет соответствия и безопасности (СЕР) помогает в защите общества с помощью средств правоприменения, в создании партнерских отношений с заинтересованными сторонами, в использовании передовой технологии и инфраструктуры, координации операций правоохранительных органов, гарантирует соответствие грузов, персонала и транспортных средств законам и нормативным положениям, создание безопасных

¹ Официальный сайт Всемирной таможенной организации: <http://www.wcoomd.org/zh-cn/about-us/what-is-the-wco/strategic-plan/goals.aspx> (дата обращения: 30.03.2024).

Наименование пакета	Краткое описание
	и защищенных населенных пунктов, экономическую конкурентоспособность стран, рост международной торговли и развитие глобального рынка. Обмен таможенной информацией о правоприменении и информационные исследования являются важными составляющими в стратегии правоприменения ВТамО.
Пакет организационного развития (ODP)	Пакет организационного развития (ODP) включает в себя средства ВТамО для комплексного развития институциональных и людских ресурсов, дополняемые предоставляемой стратегической консультационной поддержкой с целью обеспечения и укрепления целостности и привлечения к работе заинтересованных сторон.

Функции четырех пакетов в определенной степени дублируются, поскольку один и тот же инструмент может использоваться для достижения различных целей. Например, руководство по управлению рисками может использоваться для таможенных сборов, экономической конкурентоспособности и контроля за соблюдением законов.

Далее рассмотрим инструменты и средства ВТамО, которые относятся к вышеуказанным ключевым пакетам документов. Данные инструменты и средства выбраны в соответствии с наличием в них конкретных диагностических и оценочных методик (табл. 2).

Стоит отметить, что данные инструменты и средства содержат универсальные методики оценки эффективности деятельности таможенных органов. При этом некоторые средства направлены на измерение конкретных компонентов деятельности в процессе совершенствования таможенного администрирования. Другие предназначены в качестве вспомогательных средств поддержки стран — членов ВТамО в оценке их соответствия стандартам ВТамО, в том числе в процессе осуществления согласованного внедрения тех или иных инструментов ВТамО в деятельность таможенных органов стран. Для составления универсальной системы показателей, которая обобщала бы все

ТАБЛИЦА 2

Пакет экономической конкурентоспособности (ЕСР) и соответствующие инструменты и средства	Пакет таможенных сборов (РР) и соответствующие инструменты и средства	Пакет соответствия и безопасности (СЕР) и соответствующие инструменты и средства	Пакет организационного развития (ОДР) и сопутствующие инструменты и средства
SAFE Self-Assessment checklist AEO Implementation Guidance RKC Tool Kit for Quality Implementation Assessment TFA Implementation Guidance WCO Integrity Development Guide Risk Management Maturity Model WCO Single Window Maturity Model Digital Customs Maturity Model Mercator Programme tailor-made track Maturity Model TRS Global adoption of the WCO Data Model	Diagnostic Tool in Tariff Classification, Valuation, Origin Work and Related Infrastructure Diagnostic Tool on Post Clearance Audit (PCA) and Infrastructure	Diagnostic Tool on Post Clearance Audit (PCA) and Infrastructure Risk Management Maturity Model STCE Maturity Model Institutional Assessment Tool on Enforcement of CITES SAFE Self-Assessment checklist	WCO Diagnostic Framework WCO Integrity Development Guide Why & How of Performance Measurement Contracts Maturity Model People Development Diagnostic Tool (PDDT) Achieving Excellence in Customs — AEC Gender Equality Organizational Assessment Tool ISOCA

методики вышеуказанных инструментов, необходимо достаточно много времени и ресурсов.

Этот широкий обзор различных методологий, применяемых в настоящее время для оценки показателей эффективности, выделяет ряд ключевых моментов.

Во-первых, в методологиях разных инструментов и средств используется несколько схожих показателей, показывающих, что один глобальный механизм измерения эффективности может избежать дублирования и обеспечить согласованность множества этих методологий.

Во-вторых, можно сделать вывод о том, что ключевым аспектом повышения эффективности деятельности таможенных администраций стран Союза (в условиях создания единого стандарта таможенного администрирования и оценки эф-

фективности таможенного администрирования) становится создание непредвзятой и комплексной системы показателей, которая будет отражать качество выполнения должностных обязанностей таможенными органами и степень достижения поставленных целей. Модернизация системы показателей и самой методологии оценки эффективности работы таможенных органов — один из самых верных путей повышения уровня контрольных функций, улучшения управления таможенным делом и подъема экономики в условиях цифровизации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сергеев И. В. Совершенствование управления деятельностью таможенных органов Российской Федерации в условиях становления информационного общества и развития цифровой экономики // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 1. С. 30–39.
2. Бойкова М. В., Кушнир А. С. Направления развития таможенного администрирования в условиях цифровизации // Теория и практика экономики и предпринимательства: XVII Всероссийская с международным участием научно-практическая конференция. Симферополь–Гурзуф, 23–25 апреля 2020 г. / Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского. Симферополь: ИП Зуева Т. В., 2020. С. 25–29.
3. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01428320/err_12012021_12 (дата обращения: 30.03.2024).
4. Давыдов Р. В. Единый стандарт таможенного администрирования как инструмент развития Евразийского экономического союза // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 4. С. 9–25.
5. Давыдов Р. В. Оценка эффективности таможенного администрирования как инструмент развития ЕАЭС // Вопросы государственного и муниципального управления. 2021. № 4. С. 7–35.

6. Макрусев В.В., Александров Д.Л. Управление деятельностью таможенных органов. Учебник для вузов. Стандарт третьего поколения. СПб.: Питер, 2019.
7. Дмитриева О.А. Проблемы и пути разрешения проблем оценки результативности деятельности таможенных органов // Таможенное дело. 2017. № 2. С. 22–25.
8. Maka Khvedelidze, Valentina Ferraro. Organizational Performance Measurment // WCO Knowledge Academy for Customs and Trade, 29.06.2021–03.07.2021, Online Forum, 2021.
9. Национальный стандарт «Система менеджмента качества. Требования» ISO 9001:2008: https://isoconsulting.ru/GOST_R_ISO_9001-2008.pdf (дата обращения: 30.03.2024).
10. Quality management. Quality of an organization. Guidance to achieve sustained success ISO 9004:2018: <https://www.iso.org/standard/41014.html> (дата обращения: 30.03.2024).
11. Официальный сайт Всемирной таможенной организации: <http://www.wcoomd.org/zh-cn/about-us/what-is-the-wco/strategic-plan/goals.aspx> (дата обращения: 30.03.2024).

Цифровые технологии таможенного сотрудничества между Россией и Китаем

КАХРИМАНОВА ДИАНА ГАБИБУЛАЕВНА,
кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры логистики и мультимодальных перевозок
факультета таможенного дела Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: d.kahrmanova@yandex.ru

Аннотация. В статье раскрыты актуальные особенности таможенного оформления в России и Китае, которые благодаря современным цифровым технологиям позволяют автоматизировать многие процессы. Китай и Россия стремятся к увеличению товарооборота и упрощению таможенных процедур. Вследствие этого страны активно инвестируют в развитие цифровых технологий и инноваций, чтобы сделать процесс таможенного оформления более автоматизированным, в результате повышая его эффективность. Цифровая модель таможни призвана автоматизировать процессы, производить контроль на расстоянии, интегрироваться с другими системами, тем самым обеспечивая большую прозрачность и безопасность. В качестве предмета исследования были рассмотрены различия в таможенном оформлении в России и Китае. Был проведен сравнительный анализ между Россией и Китаем, показано, как единое цифровое пространство упростит взаимодействие между таможенными службами и снизит риск ошибок. В современных условиях геополитического кризиса кредит доверия между двумя странами должен возрасти, что приведет к развитию электронной коммерции и будет стимулировать рост трансграничной торговли между Россией и Китаем.

Ключевые слова: цифровая таможня, инновации, информационные технологии, оформление и таможенный контроль, российско-китайская торговля.

Digital technologies for customs cooperation between Russia and China

KAHRIMANOVA DIANA GABIBULAEVNA,
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Associate Professor, Department of Logistics and Multimodal Transportation
Customs Faculty of the Institute of Law and National
Security of the RANEPa under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: d.kahrmanova@yandex.ru

Abstract. The article reveals the current features of customs clearance in Russia and China, which, thanks to modern digital technologies, make it possible to automate many processes. China and Russia are striving to increase trade turnover and simplify customs procedures. As a result, countries are actively investing in the development of digital technologies and innovations to make the customs clearance process more automated, resulting in increased efficiency. The digital customs model is designed to automate processes, carry out remote

control, and integrate with other systems, thereby ensuring greater transparency and security. All this should increase efficiency and transparency between the two countries. The subject of the study was the difference in customs clearance between Russia and China. A comparative analysis was carried out between Russia and China, how a single digital space will simplify interaction between customs services and reduce the risk of errors. In the current conditions of the geopolitical crisis, the credibility between the two countries should increase, which will lead to the development of e-commerce and will stimulate the growth of cross-border trade between Russia and China.

Keywords: digital customs, innovation, information technology, clearance and customs control, Russian-Chinese trade.

Стратегия развития Федеральной таможенной службы России намечает к 2030 г. ввести изменения, которые получат развитие на основе информационных технологий. Цифровизация будет строиться на работе с внутренними и внешними партнерами. Модель цифровой таможни, включая искусственный интеллект, должна будет интегрировать сферы бизнеса и быть полезной для государства¹.

Цифровая таможня развивается на основе информационных технологий и искусственного интеллекта. Технологические тренды приведут к практически полной автоматизации, упростив рутинные операции, исключив на определенных этапах должностных лиц таможенных органов. Цифровая таможня — это новый эволюционный этап после электронной таможни, и главная особенность заключается в использовании интеллектуально-коммуникативных технологий. Технологии такого рода призваны ускорять процессы таможенного оформления, процедуры администрирования и контроля в таможне, способствовать прозрачности трансграничной торговли.

Интеллектуально-коммуникативные технологии включают следующие составляющие:

- быстрый и безопасный обмен электронными данными между таможенными органами и участниками внешне-

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» от 23.05.2020 № 1388-р с изм. и доп. в ред. от 08.07.2023.

экономической деятельности по всему пути цепочки поставок;

- новые бесконтактные технологии осмотра груза, также без необходимости его вскрытия;
- увеличение прозрачности трансграничной торговли позволяет отслеживать частоту различного рода подозрительных действий.

Перспективная модель цифровой таможни должна строиться на основных процессах автоматизации с использованием искусственного интеллекта и больших данных, что в результате приведет к ускоренным процессам таможенных операций в рамках технологии «единого окна» — от прибытия до выпуска товаров и грузов.

Модель цифровой таможни можно охарактеризовать следующим образом:

1. Технологии блокчейн, искусственного интеллекта ускорят процесс обработки информации, контроля, снизят риски и упростят таможенные процедуры.
2. Взаимодействие с другими системами приведет к созданию единого цифрового пространства, в котором будет возможна интеграция с государственными органами, торговыми партнерами и участниками ВЭД: все это усилит частоту таможенных операций и скорость обмена информацией.
3. Анализ больших данных является цифровой технологией, которая позволяет вычислять риски, разрабатывать стратегии, прогнозировать закономерности в области таможенного регулирования и контроля.
4. Программный интерфейс (API) на основе прикладного подхода позволяет создать на одной площадке удобный формат взаимодействия разных участников и платформ.
5. Защита данных передачи информации должна включать методы шифрования, аутентификации, что приведет к обеспечению безопасности и конфиденциальности.

6. Программы переподготовки сотрудников таможни для работы в цифровом поле обеспечат рост цифровой грамотности сотрудников.

Стратегия развития Федеральной таможенной службы до 2030 г. должна создать «зеленый сектор». Данный сектор будет включать заинтересованных участников таможенной сферы и будет функционировать в разрезе технологических трендов. Все это на современном этапе развития таможенного сектора является очень востребованным.

Тенденции развития цифровой таможни	Ожидаемые изменения
Развитие цифровых технологий	Увеличение автоматизации и использование цифровых инструментов в управлении таможенными процессами. Внедрение технологий искусственного интеллекта и больших данных для прогнозирования таможенных процедур. Рост технологий интернета вещей для мониторинга ввоза и вывоза товаров и грузов. Повышение эффективности таможенного оформления за счет цифрового обмена данными между участниками внешнеэкономической деятельности
Укрепление таможенной и торговой системы между Россией и Китаем	Цифровизация в таможенном секторе повлияет на структуру таможенных процессов и таможенное оформление, изменит структуру международной торговли между двумя странами и оптимизирует таможенные системы
Сотрудничество в области цифровой трансформации таможенной службы	Продвижение цифровой трансформации в таможенный сектор с целью создания гибких и прозрачных таможенных платформ. Информационные технологии подразумевают автоматизацию таможенных процессов в области таможенного оформления, администрирования и контроля. Стимулирование инноваций и цифровых технологий в таможенной сфере сокращает время ввоза и вывоза товаров, увеличивая тем самым пропускную способность
Содействие упрощению таможенных процедур в сфере торговли	Внедрение электронной маркировки товаров и сертификация является важной составляющей в обеспечении и сохранении качества и безопасности товаров при международной торговле. Развитие цифровых таможенных платформ и онлайн-платежей для обеспечения торговых процессов, а также снижения барьеров и рисков в таможенном оформлении

Данные нововведения, позволяющие с помощью цифровизации оптимизировать и упростить многие процессы, могут быть исследованы на примере таможенного оформления в России и Китае.

Таможенное оформление в России. В процессе таможенного оформления в России нужно соблюдать правила, установленные таможенными органами. Правовой анализ требует учета рисков, которые должны включать оценку последствий возможных изменений и минимизацию правовых рисков при внесении изменений. Россия продолжает быть участником международной торговли, активно взаимодействует с международными организациями для обмена опытом и получения новых знаний мировых практик в области таможенного оформления¹. Цифровые технологии в России развиваются и следуют за технологиями, показывая особенно высокий уровень организации на внутреннем рынке.

Таможенное оформление в Китае. В Китае процессы таможенного оформления идут более упорядоченно с помощью цифровых технологий. Это выражено в схематизации заказов, отслеживании товаров и грузов в цифровом поле. Также применяются аналитические инструменты для прогнозирования потребностей. Развиваясь с ориентацией на внутренний рынок, Китай также ориентирован и на внешний, где взаимодействие с другими странами в области таможенного оформления тоже растет².

Далее приведен сравнительный анализ России и Китая по основным показателям таможенных процедур. Структура пошлин и налогов в России и Китае имеет свои особенности, связанные с пересмотром или отменой пошлин. Россия требует НДС

¹ Матвеева Т. А. Таможенное право: учебное пособие для вузов /Т. А. Матвеева. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2024.

² Приказ ФТС России «О решении коллегии ФТС России от 1 октября 2019 года «О повышении эффективности взаимодействия между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой в таможенной сфере и о перспективных направлениях таможенного сотрудничества двух стран» от 31.10.2019 № 1676 с изм. и доп. в ред. от 08.07.2023.



Рис. 1. Структура пошлин

и акцизы на ввозимый товар. Китай вводит особенные экономические меры для ряда регионов.

Особенность контроля проверок в России состоит в том, что он строится на совместных операциях с другими органами. Также необходимо добавить, что таможенный контроль включает две группы: контроль товаров и транспорта.

Контроль проверок в Китае имеет специфику в требованиях к качеству и безопасности плюс включает проверку на соответствие стандартам — техническим и экологическим.

В России принципы таможенного регулирования строятся на совместных принципах законодательства с Евразийским экономическим союзом. Также активно регулируется государством политика импортозамещения. Быстрыми темпами растет цифровизация таможенных процедур. В Китае больше ориентация и адаптация к международным стандартам. Создаются благоприятные условия для развития специальных экономических зон, и на этом фоне идет интеграция с международными



Рис. 2. Контроль проверок



Рис. 3. Принципы таможенного регулирования

торговыми партнерами. На основе принципа таможенного регулирования Россия и Китай активно сотрудничают и производят обмен информацией и опытом¹.

Таможенное оформление проходит любой товар или груз при пересечении границы. Компаниям необходимо подать таможенную декларацию, которая будет иметь необходимый комплект документов, включая таможенные пошлины и платежи.

Процедура таможенного оформления в России включает:

1. Подготовку пакета документов для таможенного оформления.
2. Таможенные процедуры, которые включают полный перечень документов.
3. Контроль таможенных пошлин и налогов.
4. Проверку документации на соответствие декларации.
5. Дополнительные сборы в виде таможенных пошлин и налогов при доставке товаров.

Процедура таможенного оформления в Китае включает:

1. Подготовку пакета документов вместе с лицензиями, таможенными декларациями и другими необходимыми документами.
2. Регистрацию на таможенной платформе для получения доступа к информации об особенностях видов грузов и процедурах таможенного оформления.
3. Подачу деклараций на перевоз груза с указанием всех необходимых данных на товар.
4. Выпуск товара через границу сопряжен с особенностями оплаты через банковские транзакции или специализированные платформы.

¹ «Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Главным таможенным управлением Китайской Народной Республики о взаимном признании статуса уполномоченного экономического оператора» от 04.02.2022 с изм. и доп. в ред. от 08.07.2023.

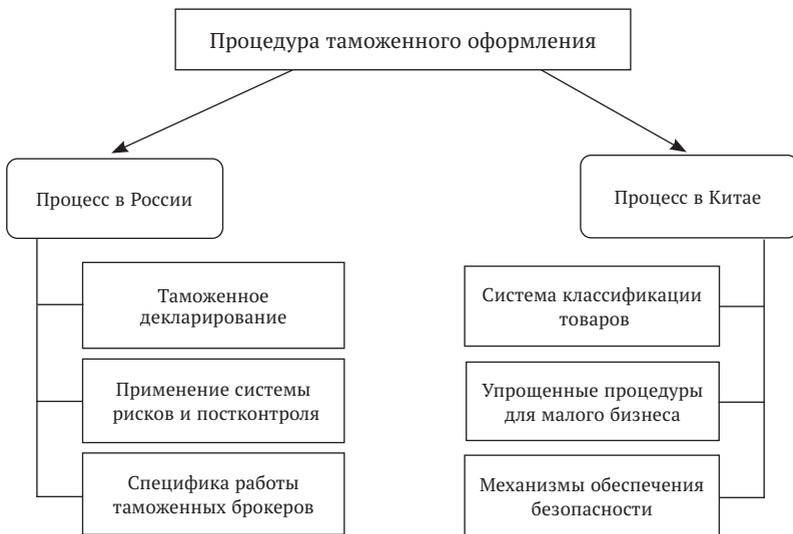


Рис. 4. Таможенное оформление

5. Заключительный этап — это проверка и инспектирование товара со стороны таможни, где проводится проверка товара на соответствие заявленной в декларации информации¹.

Цифровизация таможенного оформления напрямую имеет связь с развитием инновационных технологий, которые применимы в таможенных процедурах. Примером работающей технологии цифровизации является система «одного окна», с помощью данной системы все участники внешнеэкономической деятельности могут осуществлять подачу документов и сбор информации в едином месте — это значительно упрощает

¹ Комиссаров А. А. Программа развития таможенного сотрудничества как перспективный инструмент содействия российско-китайской торговле // Вестник Российской таможенной академии. URL: <https://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 23.03.2024).



Рис. 5. Стратегии оптимизации с помощью цифровизации

многочисленные процессы. Инновацией данного формата являются уже применяющиеся технологии машинного обучения и искусственного интеллекта для выявления нарушений в процессе таможенного оформления¹.

Россия и Китай широко вводят информационные технологии, которые могут иметь положительный синергетический эффект в таможенном оформлении, в результате чего повышается его значимость.

Таможенное оформление с помощью цифры делает процесс оформления прозрачным, что включает использование элек-

¹ Прозоров В.В. Цифровая таможня // Финансово-экономический журнал. URL: <https://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 23.03.2024).

тронных подписей и современных процессов ускоренной обработки информации. Цифровизация в таможенном оформлении имеет множество плюсов: это и снижение затрат на таможенную обработку процессов, и перевод рутинных операций в разряд цифровых, процессы контроля становятся сквозными и прозрачными, все это приведет к улучшению и модернизации формы работы таможенной службы. Россия и Китай активно следуют инновационной программе, которая включает единую электронную базу по обмену данными, что приводит к информатизации товаров в рамках проектов «Зеленый коридор» и «Единое окно»¹.

Проведенный сравнительный анализ на примере двух стран показал, что данные цифровые процессы будут расти и развиваться под воздействием времени, создавая все более совершенные цифровые площадки, которые дадут новый вектор развитию цифровых таможенных платформ России и Китая, способствуя также интеграции с международными системами.

ЛИТЕРАТУРА

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» от 23.05.2020 № 1388-р с изм. и доп. в ред. от 08.07.2023.
2. Матвеева Т. А. Таможенное право: учебное пособие для вузов / Т. А. Матвеева. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2024.
3. Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Главным таможенным управлением Китайской Народной Республики о взаимном признании

¹ Липатова Н. Г., Gladkov A. P. Определение перспективных механизмов таможенного сотрудничества России и Китая // Вестник Российской таможенной академии. URL: <https://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 23.03.2024).

статуса уполномоченного экономического оператора от 04.02.2022 с изм. и доп. в ред. от 08.07.2023.

4. Комиссаров А. А. Программа развития таможенного сотрудничества как перспективный инструмент содействия российско-китайской торговле // Вестник Российской таможенной академии. URL: <https://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 23.03.2024).
5. Прозоров В. В. Цифровая таможня // Финансово-экономический журнал. URL: <https://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 23.03.2024).
6. Липатова Н. Г., Гладков А. Р. Определение перспективных механизмов таможенного сотрудничества России и Китая // Вестник Российской таможенной академии. URL: <https://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 23.03.2024).

Современные цифровые технологии таможенного транзита

КУДРЯВИЦКАЯ ТАТЬЯНА СЕРГЕЕВНА,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры организации таможенного контроля
и проведения таможенных операций факультета таможенного дела
Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: kudryavitskaya-ts@ranepa.ru

Аннотация. В статье проводится анализ перехода на электронное декларирование процедуры таможенного транзита и автоматизации таможенных операций. Раскрываются и определяются проблемы и перспективы использования навигационных пломб, рассматривается порядок реализации пильных проектов по обмену электронными документами при транзите товаров по территории Евразийского экономического союза.

Ключевые слова: таможенный транзит, таможенная процедура, цифровые технологии, навигационные пломбы, электронный транзит, обмен электронными документами.

Modern digital technologies of customs transit

KUDRYAVITSKAYA TATYANA SERGEEVNA,
Candidate of Legal Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Customs Control Organization
and Customs Operations
Faculty of Customs Affairs, Institute of Law and National Security of the
RANEPA under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: kudryavitskaya-ts@ranepa.ru

Abstract. The article analyzes the transition to electronic declaration of the customs transit procedure and the automation of customs operations. The problems and prospects for the use of navigation seals are revealed and determined, the procedure for the implementation of saw projects for the exchange of electronic documents in the transit of goods through the territory of the Eurasian Economic Union is considered.

Keywords: customs transit, customs procedure, digital technologies, navigation seals, electronic transit, exchange of electronic documents.

Значение таможенного транзита заключается в том, что он активно влияет на развитие внешней торговли и международных

перевозок грузов. Важным компонентом транзита является загрузка транспортных коридоров страны, организация новых рабочих мест, деловая инициативность в сфере услуг по перевозке и оформлению грузов. Примером может служить тот факт, что для некоторых стран, например Панамы, Египта, Сингапура и пр., услуги за предоставление транзита являются основным источником пополнения доходной части бюджета страны. В связи с этим таможенный транзит благоприятствует развитию внутренних транспортных систем транзитных стран, созданию новых рабочих мест, деловой активности в сфере оказания услуг по перевозке и оформлению товаров. Все это говорит о необходимости развития таможенной процедуры таможенного транзита в ЕАЭС. Благодаря месторасположению своей огромной территории Евразийский экономический союз обладает масштабными возможностями и ресурсами для развития международного таможенного транзита.

По территории России проходят многие важные транспортные коридоры интернациональной торговли. В связи с этим развитие таможенного транзита через территорию России и всего ЕАЭС особенно актуально.

Таможенный транзит, применяемый на территории России и всего ЕАЭС, действует как таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин и налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин.

Помещение товаров под процедуру таможенного транзита допускается при соблюдении некоторых условий: предоставление транзитной декларации (иных необходимых документов); обеспечение исполнения обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин; обеспечение возможности идентификации товаров (применение пломб, печатей, цифровой, буквенной маркировки, сейф-пакетов и иных средств, обеспечивающих идентификацию товаров); надлежащее оборудование транспортного средства международной перевозки для перевозки товаров в грузовых помещениях (отсеках), на которые на-

лагаются таможенные пломбы (печати)¹; соблюдение запретов и ограничений (например, транзит «санкционных» товаров при условии подлинности ветеринарных и фитосанитарных сопроводительных документов, соответствия их товару²).

В соответствии со Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, которая была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. № 1388-р, стратегической целью развития Федеральной таможенной службы является формирование к 2030 г. 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.

Для достижения указанной цели в Стратегии сформулированы целевые ориентиры развития для таможенной службы России. Такие как:

- создание условий для развития международного транзита, в том числе с использованием интеллектуальных навигационных пломб, и конкурентной внешнеторговой транспортно-логистической инфраструктуры;
- полномасштабная цифровизация и автоматизация деятельности таможенных органов, которая включает:
 - цифровую трансформацию технологий таможенного оформления и таможенного контроля до и после выпу-

¹ «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (ред. от 29.05.2019, с изм. от 18.03.2023) (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Ст. 364. Текст: электронный // Консультант [сайт]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/636e499381509772020369953968819206cbc3d1/ (дата обращения: 20.03.2024).

² Указ Президента Российской Федерации от 29.07.2015 № 391 «Об отдельных специальных экономических мерах, применяемых в целях обеспечения безопасности Российской Федерации».

- ска товаров с использованием методов искусственного интеллекта и обработки больших объемов данных;
- внедрение технологий, обеспечивающих автоматическое совершение таможенных операций без участия должностных лиц в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза;
 - использование при совершении таможенных операций транспортных, коммерческих и иных документов, созданных и используемых в деловом обороте в виде электронных документов.

Целью указанного направления является создание максимально благоприятных условий перемещения товаров через таможенную границу за счет автоматизации совершаемых операций с использованием информационных технологий с применением элементов искусственного интеллекта, оптимизации деятельности контрольных органов. Основными задачами в этой области являются:

- создание единой (глобальной) системы транзита, основанной на современных информационных технологиях и сопряжении транзитной системы Союза с транзитными системами стран европейского региона Всемирной таможенной организации. Включение в процесс сопряжения транзитных систем максимального количества стран;
- создание порядка контроля за осуществлением ввоза товаров на территорию Российской Федерации, а также международных транзитных автомобильных и железнодорожных перевозок грузов через территорию Российской Федерации с использованием навигационных пломб.

Внедрению цифровых технологий для развития таможенных органов Российской Федерации, которое состоит в совершении таможенных операций и заявлении таможенной процедуры таможенного транзита в электронной форме, ФТС России уделялось особое внимание. Также комплексной программой развития ФТС России до 2020 г. одним из направлений совершенствования и развития таможенной службы заявлено внедрение технологии электронного транзита. Переход в цифровой



Рис. 1. «Цифровизация» таможенных органов

Источник: официальный сайт ФТС России. <https://customs.gov.ru/>

и автоматизированный формат таможенного администрирования за период 2008–2020 гг. представлен на рис. 1.

Результатом внедрения Стратегии и цифровых технологий стало сокращение сроков на всех этапах совершения таможенных операций, достижение более высокого уровня качества информационного взаимодействия таможенных органов и бизнеса, повышение оперативности принятия решений. Применение технологии электронного декларирования таможенной процедуры таможенного транзита было запущено с 2015 г., когда стартовал пилотный проект о проведении эксперимента по совершению таможенных операций при таможенном декларировании товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме. Далее, в 2017 г. был утвержден порядок использования ЕАИС таможенных органов

при электронном декларировании и выпуске товаров, помещаемых под процедуру таможенного транзита¹.

В связи с этим внедрение электронной формы декларирования и совершения таможенных операций происходило поэтапно. На сегодняшний день взаимодействие таможенной службы России с декларантами осуществляется в соответствии с утвержденной спецификацией интерфейса взаимодействия и альбомом форматов электронных форм документов. Декларант в электронной форме предоставляет различные документы, включая транзитную декларацию, которые подписывает электронной подписью, что обеспечивает их юридическую значимость.

В 2019 г. новинкой было внедрение алгоритмов автоматической регистрации транзитных деклараций для заявления таможенной процедуры таможенного транзита. Автоматическая регистрация значительно ускоряет сроки регистрации деклараций для таможенного транзита и исключает человеческий фактор при данной операции. В настоящее время в 99,42% случаев применяется электронное декларирование таможенной процедуры таможенного транзита. Практическое исполнение технологии электронного декларирования таможенной процедуры таможенного транзита представлено на рис. 2 и рис. 3.

Для ускорения совершения таможенных операций и применения таможенной процедуры таможенного транзита ФТС России переходит на использование нового централизованного программного средства автоматизированной подсистемы (АПС) «Пункт пропуска» — комплекс программных средств (КПС) «Совершение операций». Оно используется при совершении таможенных операций, связанных с прибытием (или убытием) товаров и транспортных средств на территорию ЕАЭС, а также

¹ Приказ Министерства финансов Российской Федерации от 30.08.2016 № 144н «Об утверждении Порядка использования единой автоматизированной информационной системы таможенных органов при таможенном контроле, таможенном декларировании и выпуске (отказе в выпуске) товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме».

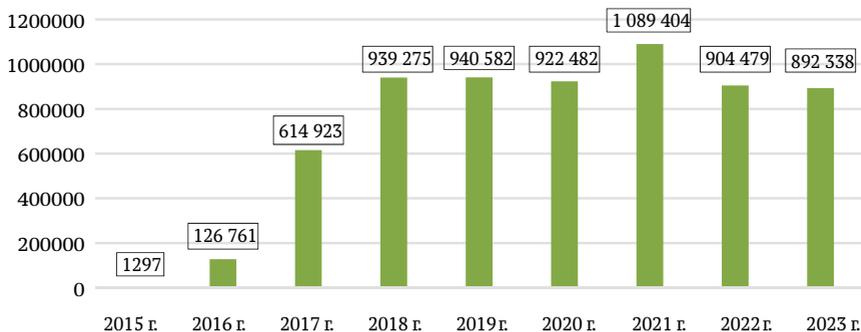


Рис. 2. Количество ЭТД. Электронное декларирование процедуры транзита

Источник: ФТС России. <https://customs.gov.ru/>

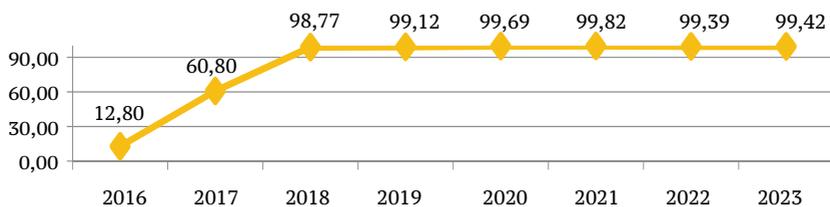


Рис. 3. Доля ЭТД (%). Электронное декларирование процедуры транзита

Источник: ФТС России. <https://customs.gov.ru/>

с таможенной процедурой таможенного транзита. В АПС «Пункт пропуска» с 27 сентября 2023 г. были переведены все процессы автоматической регистрации и автоматизированного выпуска электронных транзитных деклараций¹.

¹ Сетевое издание RZD.Digital. Таможенные операции переводят на цифровой путь — интервью начальника ГУОТОиТК ФТС России Дмитрия Жукова. Официальный сайт ФТС России. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/aktual-no/document/514727>

Для создания условий развития интернационального транзита в настоящее время таможенные органы стран — участниц ЕАЭС внедряют пилотные проекты по обмену электронными документами при совершении таможенной процедуры транзита грузов, перемещаемых железнодорожным транспортом. Таможенные службы России и Белоруссии, а также национальные железнодорожные перевозчики этих стран в апреле 2019 г. запустили эксперимент по обмену электронными документами при осуществлении транзитных железнодорожных перевозок. Проект является продолжением работы по развитию транзитного потенциала Евразийского экономического союза и позволяет железнодорожным перевозчикам сократить время на проведение таможенных операций по декларированию товаров. В рамках пилотного проекта таможенные органы России и Белоруссии обмениваются электронными документами, представленными при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, с использованием информационных ресурсов российской и белорусской железных дорог. На первоначальном этапе эксперимент проходил по маршруту перевозки между железнодорожными станциями «Наушки» (Россия) и «Брест» (Белоруссия).

В 2023 г. таможенными службами государств — членов ЕАЭС было принято решение о реализации аналогичного пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых по железной дороге по маршруту перевозки Достык — Брест-Северный, Алтынколь — Брест-Северный. Сейчас таможенными службами и железными дорогами России, Казахстана и Беларуси ведется совместная подготовка к этому пилотному проекту. Его реализация начнется по мере готовности железнодорожных перевозчиков России, Казахстана и Беларуси (АО «НК «Қазақстан темір жолы», ОАО «Российские железные дороги» и государственное объединение «Белорусская железная дорога»), которые в настоящее время проводят тестирование информационного взаимодействия между собой¹.

¹ Сетевое издание RZD.Digital. Таможенные операции переводят на цифровой путь — интервью начальника ГУОТОИТК ФТС России Дмитрия

1 марта 2024 г. в Минске (Республика Беларусь) состоялось 45 заседание Объединенной коллегии таможенных служб государств — членов Евразийского экономического союза (ОКТС). На нем отдельное внимание было уделено совершенствованию транзитного потенциала ЕАЭС.

Российской стороной было предложено распространить рассматриваемый пилотный проект по обмену электронными документами на применение при совершении процедуры таможенного транзита товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом по ключевым направлениям перевозки. Были утверждены Технологии приема-передачи сопровождаемых автомобильных транспортных средств, в том числе перевозящих товары и документы на них, между таможенными органами России, Беларуси, Казахстана и Киргизии.

Далее активное внедрение цифровых технологий для совершения процедуры таможенного транзита на территории ЕАЭС станет возможным после реализации Евразийской экономической комиссией и государствами — членами ЕАЭС общего обмена электронными документами и сведениями между таможенными органами государств — членов ЕАЭС в процессе контроля таможенного транзита товаров. Планируемый срок реализации проекта, по мнению Евразийской экономической комиссии, — 2025 г.

Кроме вышеперечисленного для создания условий развития международного транзита таможенные органы стараются упростить возможность идентификации товаров и обеспечить их безопасность при применении таможенного транзита. При осуществлении данных задач ФТС внедряет новые цифровые технологии, например применение навигационных пломб при осуществлении таможенной процедуры таможенного транзита.

Использование пломб и печатей при перевозке различных грузов через таможенную границу регламентируется Торговым кодексом ЕАЭС, однако в кодексе нет конкретных условий и требований к способу работы самих пломб. Это означает,

Жукова. Официальный сайт ФТС России. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/aktual-no/document/514727>

что при замене обычных таможенных пломб на электронные сильных изменений в законодательстве не произойдет, поскольку формулировка «наложение пломб на грузовые помещения, отсеки транспортного средства или его части» не обязывает использовать именно механические пломбы и никакие другие.

Суть технологии «навигационная пломба» состоит в том, что это замок и одновременно бортовой компьютер, который хранит данные о содержимом груза, его отправителе и получателе, а также информацию о запланированном маршруте перевозки. Замок, работающий в системе ГЛОНАСС, откроется только в том случае, когда груз доберется до места назначения. Навигационная пломба может работать в любых погодных условиях — от -40°C до $+70^{\circ}\text{C}$ не менее 45 суток без подзарядки. К тому же российские навигационные пломбы многообразные — тросы, которыми они крепятся, выдержат десятки тысяч километров. Заинтересованные стороны как со стороны государственных органов, так и со стороны компаний смогут с помощью навигационной пломбы отслеживать цепочку перевозок. В том числе таким образом можно сократить количество физических проверок на маршруте. Оптимизация процессов достигается за счет использования поступающей в систему отслеживания информации о состоянии навигационной пломбы — о совершаемых с ней действиях, о маршруте движения — контролирующими органами и заинтересованными лицами (отправителями, получателями, транспортно-экспедиторскими компаниями, владельцами грузов). В результате контролирующие органы могут оперативно принимать необходимые решения, снизить объем и количество физических проверок, а заинтересованные лица смогут реализовывать решения, направленные на оптимизацию логистики¹.

В тестировании навигационных пломб участие приняли 63 транспортные компании, из них 55 иностранных. С российской стороны участвовали 5 таможенных постов, расположен-

¹ Навигационная пломба прошла тест: таможня опробовала «бортовой компьютер» для грузов [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/aktual-no/document/163515> (дата обращения 20.03.2024).

ных в Северо-Западном, Сибирском и Центральном регионах. С казахстанской стороны в эксперименте участвовало четыре таможенных органа.

Данный эксперимент проводился в конце ноября 2018 г. в рамках создания единой системы транзита (далее — ЕСТ) товаров по таможенной территории ЕАЭС. После проведенных экспериментов странами ЕАЭС было разработано соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок (Соглашение от 19.04.2022) — «Соглашение от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок», которое вступило в силу 03 апреля 2023 г. Документ определил основы регулирования применения в Союзе навигационных пломб для отслеживания транзитных перевозок по территориям двух и более государств, подписавших соглашение. Его разработка велась в рамках дорожной карты по развитию единой Системы таможенного транзита товаров в Евразийском экономическом союзе на основе Системы отслеживания перевозок товаров с использованием электронных навигационных пломб.

Применение навигационных пломб позволит контролировать сохранность грузов при перевозках товаров, предотвращать противоправные действия и тем самым снизить вероятность их недоставки. Помимо этого, использование навигационных пломб позволит минимизировать возможность нарушений на таможне и после ее прохождения, а также исключить влияние человеческого фактора при проведении проверок. Одновременно с этим при сокращении количества проверок сокращаются и сроки доставки грузов, что может принести дополнительную экономию для бизнеса.

Переходя к трудностям внедрения технологии электронного транзита, можно выделить следующие проблемы.

1. Необходимо отметить, что электронную транзитную декларацию может подавать исключительно российское лицо, так как обмен данными осуществляется с использованием условных квалифицированных электронных подписей, которые могут получить только российские юридические лица. В связи с этим проблемным вопросом остаются сложности с привлечением

к технологии декларирования процедуры транзита в электронной форме иностранных перевозчиков, которые не имеют возможности получить в России электронную подпись. Либо иностранный перевозчик прибегает к услугам таможенного представителя, который имеет электронно-цифровую подпись, что ведет к дополнительным расходам, зачастую сопоставимым с расходами на подачу декларации на товары.

2. Электронные таможенные декларации принимаются на данный момент только в Российской Федерации. Для создания единой системы транзита Союза технологии электронного транзита необходимо реализовать на всей территории стран ЕАЭС. Одной из задач в области оптимизации деятельности контрольных органов и таможенного администрирования в соответствии с Комплексной программой развития ФТС России до 2030 года является создание единой (глобальной) системы транзита, основанной на современных информационных технологиях и сопряжении транзитной системы Союза с транзитными системами стран европейского региона Всемирной таможенной организации, включение в процесс сопряжения транзитных систем максимального количества стран. В связи с этим необходимо организовать и реализовать технологию электронного транзита на территории всего ЕАЭС. Реализация проекта по полномасштабному внедрению безбумажных технологий в процедуре таможенного транзита по территории ЕАЭС предполагается в 2025 г.

3. В соответствии с Комплексной программой развития ФТС России до 2030 года еще одной задачей совершенствования таможенного администрирования является создание порядка контроля за осуществлением ввоза товаров на территорию Российской Федерации, а также международных транзитных автомобильных и железнодорожных перевозок грузов через территорию Российской Федерации с использованием навигационных пломб. На данный момент электронные цифровые пломбы должны были стать одним из элементов единого цифрового пространства электронного транзита, но пока применяются для транзита санкционных товаров. Для более активного внедрения навигационных пломб в практику применения тран-

зита целесообразно отменить обеспечение исполнения обязанности по уплате пошлин и налогов при применении таможенной процедуры таможенного транзита, что существенно снизит издержки для бизнеса.

Таким образом, для создания условий и развития международного транзита, в том числе с использованием навигационных пломб, необходимо реализовать технологию электронного транзита на всей территории ЕАЭС, создав единый подход подачи, регистрации и помещения товаров под процедуру таможенного транзита, основанную на современных информационных технологиях.

ЛИТЕРАТУРА

1. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (ред. от 29.05.2019, с изм. от 18.03.2023) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Ст. 364. Текст: электронный // Консультант [сайт]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/636e499381509772020369953968819206cbc3d1/ (дата обращения: 20.03.2024).
2. Соглашение от 19.04.2022 «Соглашение от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок». ЕАЭС [сайт]. URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_tamoj_infr/n_seals/2022.04.19%20approve_agr_ns.pdf
3. Указ Президента Российской Федерации от 29.07.2015 № 391 «Об отдельных специальных экономических мерах, применяемых в целях обеспечения безопасности Российской Федерации».
4. Приказ Министерства финансов Российской Федерации от 30.08.2016 № 144н «Об утверждении Порядка использования единой автоматизированной информационной системы таможенных органов при таможенном контроле, таможенном декларировании и выпуске (отказе в выпуске) товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме».

5. Официальный сайт ФТС России. Сетевое издание RZD. Digital. Таможенные операции переводят на цифровой путь — интервью начальника ГУОТОиТК ФТС России Дмитрия Жукова. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/aktual-no/document/514727>
6. Навигационная пломба прошла тест: таможня опробовала «бортовой компьютер» для грузов. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/aktual-no/document/163515> (дата обращения: 20.03.2024).

О перспективах сближения методов контроля в таможенном и налоговом законодательстве

ВЛАСЕНКО ДАРЬЯ СЕРГЕЕВНА,

Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития,
преподаватель кафедры публичного права, кандидат юридических наук,
г. Москва

e-mail: vlasenkods@bk.ru

Аннотация. В статье рассмотрены основные подходы к соотношению способов доказывания отсутствия влияния взаимосвязи на стоимость сделки в таможенном и налоговом законодательстве. Автор делает вывод о необходимости использования методов налогового контроля в части трансфертного ценообразования для целей таможенного контроля таможенной стоимости вывозимых товаров. На основании зарубежного опыта выработаны рекомендации по использованию соглашений о ценообразовании в таможенной деятельности.

Ключевые слова: таможенный контроль; налоговый контроль; взаимосвязанные лица; трансфертное ценообразование; таможенная стоимость; взаимодействие таможенных и налоговых органов; экспорт товаров.

On the prospects for convergence of control methods in customs and tax legislation

VLASENKO DARIA SERGEEVNA

All-Russian Academy of Foreign Trade of the Ministry of Economic Development, Lecturer,
Department of Public Law, Ph.
Moscow

e-mail: vlasenkods@bk.ru

Abstract. The article discusses the main approaches to the correlation of methods of proving the absence of influence of the relationship on the value of the transaction in customs and tax legislation. The author concludes that it is necessary to use tax control methods in terms of transfer pricing for the purposes of customs control of the customs value of exported goods. Also, recommendations have been developed, including based on foreign experience, on the use of pricing agreements in customs activities.

Keywords: customs control; tax control; related persons; transfer pricing; customs value; interaction between customs and tax authorities; export of goods.

Вопросам, посвященным взаимодействию таможенных и налоговых органов, в науке и практике уделяется значительное внимание. Авторы рассматривают взаимодействие таможенных

и налоговых служб как совместную деятельность органов, заключающуюся в обмене информацией и проведении совместных контрольных мероприятий в сфере внешнеэкономической деятельности, направленную на повышение эффективности администрирования (в том числе таможенных платежей)¹. При этом проблемам администрирования таможенных платежей уделяется огромное внимание в ряде исследований (М. А. Рыльская, О. Г. Бобровой, Н. Г. Липатовой, С. О. Шохина, Н. А. Афанасьевой)². Как правило, авторы рассматривают информационно-технические основы взаимодействия таможенных и налоговых органов, подходы к определению достоверности заявленной таможенной стоимости, международный опыт функционирования фискальных органов.

Рассматривая положительные стороны такого взаимодействия, исследователи отмечают возможность повышения эффективности сбора государственных доходов, борьбу с незаконными финансовыми операциями и в целом следование стандартам ВТО и ВТамО для содействия международной торговле³.

¹ Никулкина И. В. Развитие механизмов взаимодействия таможенных и налоговых органов по администрированию таможенных платежей / И. В. Никулкина, А. С. Колядко // Экономика, предпринимательство и право. 2022. Т. 12, № 4. С. 1417–1434. DOI 10.18334/err.12.4.114549. EDN HCMJSS.

² Администрирование таможенных платежей: международные стандарты взаимодействия налоговых и таможенных органов / М. А. Рыльская, С. О. Шохин, О. Г. Боброва [и др.] // Финансы: теория и практика. 2019. Т. 23, № 1(109). С. 106–121. DOI 10.26794/2587–5671–2019–23–1–106–121. EDN WLQLHK; Афанасьева Н. А. Роль таможенного контроля в администрировании таможенных платежей, полученных от экспорта нефти и нефтепродуктов // Проблемы теории и практики современной науки: Материалы VIII Международной научно-практической конференции. Сборник научных трудов. Ставрополь, 19 сентября 2017 года / Научный редактор С. П. Акутина. Ставрополь: Издательство «Перо», 2017. С. 197–202. EDN ZTZGFT.

³ Администрирование таможенных платежей: международные стандарты взаимодействия налоговых и таможенных органов / М. А. Рыльская, С. О. Шохин, О. Г. Боброва [и др.] // Финансы: теория и практика. 2019. Т. 23, № 1(109). С. 106–121.

Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года также определяет подход, согласно которому в деятельность таможенных органов внедряется единый механизм таможенного и налогового администрирования, основанный на применении интегрированных информационно-телекоммуникационных технологий федеральных органов исполнительной власти, подведомственных Министерству финансов Российской Федерации¹.

Вместе с тем остается без внимания вопрос сближения подходов проведения контроля в отношении взаимосвязанных (в Налоговом кодексе Российской Федерации — взаимозависимых) лиц в трансграничных сделках.

Сравнивая критерии, установленные Таможенным кодексом Евразийского экономического союза (далее — ТК ЕАЭС) для признания лиц взаимосвязанными, и критерии Налогового кодекса Российской Федерации (далее — НК РФ) для признания лиц взаимозависимыми, можно сделать вывод, что НК РФ устанавливает более широкий и подробный перечень оснований, позволяющих говорить о наличии взаимозависимости, однако подходы к определению наличия взаимозависимости схожи. При этом сделки между взаимозависимыми лицами являются контролируруемыми, а таможенная стоимость товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС между взаимосвязанными лицами, подлежит дополнительному подтверждению со стороны декларанта и контролю со стороны таможенных органов, что определяет актуальность сближения методов таможенного и налогового контроля.

В настоящее время в Российской Федерации формируется практика таможенного администрирования контроля таможенной стоимости экспортных товаров, вывозимых из Российской Федерации. Таможенные органы начали осуществлять таможенный контроль таможенной стоимости товаров, вывозимых

¹ Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://www.pravo.gov.ru> 26.05.2020.

из Российской Федерации, в отношении которых установлены ставки вывозных таможенных пошлин. Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.09.2023 № 1538¹ установлены ставки вывозных таможенных пошлин на широкий перечень товаров. Учитывая, что ранее ограниченный перечень товаров, отправляемых на экспорт, подлежал обложению вывозными таможенными пошлинами, экспортеры начали испытывать определенные проблемы, связанные с подтверждением таможенной стоимости вывозимых товаров. Особенно остро стоит вопрос подтверждения таможенной стоимости между взаимосвязанными лицами. При этом в условиях санкционного давления на Российскую Федерацию реализация товара на внешних рынках возможна только с участием аффилированных лиц (торговых домов на территории иностранных государств), что по-

¹ Постановление Правительства РФ от 21.09.2023 № 1538 «О ставках вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза, и о внесении изменений в ставки вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза»; Постановление Правительства РФ от 29.03.2013 № 276 «О расчете ставок вывозных таможенных пошлин на нефть сырую и отдельные категории товаров, выработанных из нефти, и признании утратившими силу некоторых решений Правительства Российской Федерации»; Постановление Правительства РФ от 06.02.2021 № 117 «О ставках вывозных таможенных пошлин на зерновые культуры, вывозимые из Российской Федерации за пределы государств — участников соглашений о Таможенном союзе»; Постановление Правительства РФ от 06.04.2021 № 546 «О ставках вывозных таможенных пошлин на масло подсолнечное, вывозимое из Российской Федерации за пределы государств — членов Евразийского экономического союза»; Постановление Правительства РФ от 27.11.2021 № 2068 «О ставках вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза»; Постановление Правительства РФ от 31.03.2022 № 532 «О ставке вывозной таможенной пошлины на подсолнечный шрот, вывозимый из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза» // СПС «Консультант Плюс».

зволяет в целом обеспечить финансирование поставок и увеличить количество продаж.

Особо следует отметить, что, согласно статистическим данным ФТС России, в IV квартале 2023 г. стоимостный объем экспорта товаров уменьшился. Его сокращение к аналогичному периоду 2022 г. ускорилось до 27% г/г (III квартал 2023 г.: — 23% г/г), а к 2021 г. — до 32% (III квартал 2023 г. — 18%). Экспорт российских товаров сдерживали внешнеторговые ограничения, низкий спрос на международном рынке в условиях замедления роста мировой экономики в 2023 г., а также проблемы с морскими перевозками из-за неблагоприятных погодных условий¹.

Таким образом, помимо имеющихся структурных проблем экономики и сложностей, связанных с осуществлением внешнеэкономической деятельности в условиях санкций недружественных государств, деятельность экспортеров усложнилась необходимостью доказывания достоверности заявленной таможенной стоимости, которая является основой для начисления вывозной таможенной пошлины.

Подтверждением данного факта является наличие большого количества судебных дел, в рамках которых обжалуются решения таможенных органов о корректировке таможенной стоимости вывозимых товаров (Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 07.09.2023 № Ф04–3555/2023 по делу № А03–33/2022, Постановление Арбитражного суда Московского округа от 12.10.2023 № Ф05–23677/2023 по делу № А40–8595/2023, Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 08.02.2023 № Ф03–6695/2022 по делу № А73–2198/2022), причем ряд судебных решений касается подтверждения таможенной стоимости товаров, экспортируемых взаимосвязанными лицами (Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 29.11.2021 № Ф03–5880/2021 по делу № А51–67/2020, Постановление Арбитражного суда

¹ Информационно-аналитический комментарий Центрального банка РФ // URL: https://www.cbr.ru/Collection/Collection/File/47809/Balance_of_Payments_2023-4_17.pdf (дата обращения: 17.03.2024).

Волго-Вятского округа от 31.05.2021 № Ф01–1958/2021 по делу № А43–7042/2020).

В целом, говоря о таможенной стоимости при экспорте, необходимо отметить, что таможенная стоимость вывозимых товаров определяется на основании законодательства государства — члена ЕАЭС. Порядок определения таможенной стоимости устанавливается Постановлением Правительства Российской Федерации от 16.12.2019 № 1694 «Об утверждении правил определения таможенной стоимости товаров, вывозимых из Российской Федерации» (далее — Постановление № 1694)¹.

Пунктом 16 Постановления № 1694 установлены способы доказывания отсутствия влияния взаимосвязи между продавцом и покупателем на цену вывозимых товаров. Исходя из анализа данного перечня можно сделать вывод, что такие способы очень ограничены и не дают возможности декларанту в ряде случаев подтверждать отсутствие взаимосвязи информацией и сведениями, имеющимися в его распоряжении.

Одновременно с этим, проводя анализ положений Налогового кодекса Российской Федерации (далее — НК РФ) в части налогового контроля за ценами при совершении сделок между взаимозависимыми лицами, можно сделать вывод, что методы налогового контроля за ценами в сделках между взаимозависимыми лицами, установленные статьей 105.7 НК РФ, являются более широкими². Первый метод «сопоставимых рыночных цен» по своей сути соответствует указанному в пункте 16 постановления № 1694 методу доказывания отсутствия влияния взаимосвязи сторон сделки на таможенную стоимость товара, но при этом перечень способов такого доказывания при налоговом контроле значительно объемнее.

¹ Постановление Правительства РФ от 16.12.2019 № 1694 «Об утверждении Правил определения таможенной стоимости товаров, вывозимых из Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://www.pravo.gov.ru>. 23.12.2019.

² Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 № 146-ФЗ // Российская газета. № 148–149. 06.08.1998.

Статьей 105.9 НК РФ установлены критерии сделок, которые могут быть признаны сопоставимыми для целей определения рыночного уровня стоимости товара и сравнения цен по сделкам. Кроме этого, статья 105.6 НК РФ содержит перечень информации, которую можно использовать при сопоставлении условий сделок между взаимозависимыми лицами с условиями сделок между лицами, не являющимися взаимозависимыми, и данный перечень включает в себя различные источники ценовой информации, например сведения о ценах и котировках российских и иностранных бирж, таможенную статистику внешней торговли Российской Федерации, данные информационно-ценовых агентств, информацию о сделках, совершенных налогоплательщиком и др.¹

Таким образом, методы налогового контроля, применяемые для проверки и обоснования корректного определения цены сделки, шире, чем способы обоснования той же цены сделки, предусмотренные для целей таможенного контроля. Ограничение способов доказывания для целей таможенного контроля существенно затрудняет возможности декларанта обосновывать корректность определения таможенной стоимости, что влечет за собой издержки экспорта товара со всеми вытекающими негативными последствиями, включая задержку поступления в бюджет таможенных платежей.

Одновременно с этим с 1 января 2024 г. для целей налогового контроля у экспортеров появилась обязанность по раскрытию цепочки формирования стоимости в контролируемых трансграничных сделках с взаимозависимыми лицами. Информация о последующей реализации товара взаимозависимым лицом направляется налоговым органам. Контроль за трансфертным ценообразованием со стороны государства ужесточается, и это свидетельствует о том, что деятельность компаний становится более прозрачной и не может иметь цели сокрытия цепочки формирования стоимости.

¹ Там же.

Данные положения позволяют предположить возможность использования таможенными органами для целей таможенного контроля подходов и принципов, изложенных в НК РФ в части методов контроля за трансфертным ценообразованием, а также обосновывают необходимость использования более широкого перечня источников информации для подтверждения отсутствия влияния взаимосвязи на стоимость сделки, в том числе тех, что предусмотрены налоговым законодательством.

Подтверждением данной позиции может служить тот факт, что в практике зарубежных государств соглашения о ценообразовании, например, применяются в качестве документа не только для целей налогообложения, но и для целей таможенного контроля. Так, например, в Великобритании таможенные и налоговые органы осуществляют тесное сотрудничество по вопросам контроля стоимости сделки между взаимосвязанными лицами¹. В Европейском союзе соглашения о ценообразовании активно используются для предварительного обоснования трансфертных цен, в том числе с учетом методов и разъяснений Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), в связи с чем фискальные органы не осуществляют дальнейший контроль внешнеторговых сделок.

Таким образом, соглашение о ценообразовании могло бы стать отличным источником информации для таможенного органа, позволяющим проверить соответствие заявленной таможенной стоимости рыночному уровню цен (при одновременном учете дополнительных начислений, условий поставки и др.).

Согласно исследованию Международного валютного фонда, в деятельность государственных фискальных органов необходимо внедрять зеркальный анализ торговой статистики, согласно которому «национальная статистика импорта может сопоставляться со статистикой экспорта стран — партнеров по торговле, а национальная статистика экспорта может сопоставляться

¹ Сайт «Deloitte». The Link Between Transfer Pricing and Customs Valuation. Country guide 2018 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-the-link-between-transfer-pricing-customs-valuation-country-guide.pdf>

со статистикой импорта стран — партнеров по торговле, в обоих случаях — по объемам и стоимости в разбивке по товарам или товарным группам и странам»¹. И такие методы контроля уже находят свое отражение в налоговом законодательстве и должны содержаться в правилах проведения таможенного контроля таможенной стоимости.

Важность взаимодействия таможенных и налоговых органов в части контроля за трансфертным ценообразованием, как отмечает Е. Н. Макарова, обусловлена тем, что «занижение или завышение таможенной стоимости может происходить вследствие корректировки трансфертной цены, совершаемой уже после выпуска товаров. Корректировки трансфертной цены могут проводиться на оборотный капитал в процессе сопоставления дебиторской и кредиторской задолженностей, на сроки оплаты, которые указаны в договоре, на условия поставки, на валюту расчета, на объем. В странах, где применяются высокие прямые налоги, в том числе налог на прибыль, предприятия, заключающие межфирменные сделки, хотят вернуть уплаченные при ввозе товаров таможенные пошлины и налоги, поэтому уже после выпуска товаров самостоятельно корректируют трансфертную цену, что влечет изменение и таможенной стоимости, а затем обращаются в налоговые органы с целью возмещения уплаченных налогов и сборов»².

И в таком случае мнение ряда исследователей о необходимости «переноса контроля в фискальных целях на этапы до ввоза товаров и после их выпуска для внутреннего потребления,

¹ Международный валютный фонд. 2022. Перес Азкарага Аугусто Азаел, Татацугу Мацудайра, Жиль Монтанья-Рантье, Янош Надь и Р. Джеймс Кларк. Таможенные вопросы. Укрепление таможенной службы в меняющемся мире. Вашингтон, округ Колумбия: Международный валютный фонд // file:///C:/Users/1/Downloads/9798400245206-9798400245206.pdf (дата обращения: 28.03.2024).

² Макарова Е. И. О необходимости контроля трансфертного ценообразования в таможенных целях в РФ в рамках ЕАЭС // ЭПИ. 2018. № 5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-neobhodimosti-kontrolya-transfertnogo-tsenoobrazovaniya-v-tamozhennyh-tselyah-v-rf-v-ramkah-eaes> (дата обращения: 28.03.2024).

установления сквозного контроля движения товаров и совершения сделок с ними (что позволит взимать справедливые таможенные платежи и внутренние налоги с момента ввоза товаров до их конечного потребления или реализации в розницу) и разделения фискальных и нефискальных функций контроля и их перераспределения между контролирующими (надзирающими) органами» приобретает особое значение¹.

На основании изложенного, для целей таможенного контроля таможенной стоимости вывозимых товаров предлагается рассмотреть возможность использования подходов, содержащихся в описании методов налогового контроля за ценами в сделках между взаимозависимыми лицами, для совершенствования положений Постановления № 1694, поскольку нельзя отрицать особую роль таможенной службы в выявлении возможных злоупотреблений в части определения стоимости сделки в трансграничных операциях. Тесное взаимодействие таможенной и налоговой службы, а также одновременное сближение подходов в области проведения контроля позволяет повысить общий уровень соблюдения законодательства и стабилизировать поступления в бюджет.

Таким образом, законодательство в области проведения таможенного контроля таможенной стоимости вывозимых товаров не содержит указания на соотношение способов и методов доказывания отсутствия влияния на стоимость сделки взаимосвязи с методами, применяемыми в трансфертном ценообразовании, которые установлены налоговым законодательством. Вместе с тем, учитывая прозрачный механизм раскрытия цепочки формирования стоимости в контролируемых трансграничных сделках с взаимозависимыми лицами, использование методов налогового контроля для таможенных целей могло бы послужить отличным основанием для более эффективного контроля со стороны таможенных органов и ми-

¹ Таможенное администрирование в России: направления совершенствования / Г. В. Баландина, С. Г. Синельников-Мурылев, Ю. Ю. Пономарев, А. В. Точин // Экономическая политика. 2018. Т. 13. № 3. С. 106–131. DOI 10.18288/1994–5124–2018–3–05. EDN XUJTQL.

нимизации трудовых, финансовых, административных ресурсов участников ВЭД для доказывания отсутствия влияния взаимосвязи при экспорте.

Подходы, изложенные в данном исследовании, могут быть распространены и на контроль таможенной стоимости при импорте, однако необходимо учитывать, что требуется более широкий анализ нормативной правовой базы (в том числе права ЕАЭС), регулирующей определение и контроль таможенной стоимости.

ЛИТЕРАТУРА

1. Администрирование таможенных платежей: международные стандарты взаимодействия налоговых и таможенных органов / М. А. Рьльская, С. О. Шохин, О. Г. Боброва [и др.] // Финансы: теория и практика. 2019. Т. 23, № 1(109). С. 106–121. DOI 10.26794/2587–5671–2019–23–1–106–121. EDN WLQLHK.
2. Афанасьева Н. А. Роль таможенного контроля в администрировании таможенных платежей, полученных от экспорта нефти и нефтепродуктов // Проблемы теории и практики современной науки. Материалы VIII Международной научно-практической конференции. Сборник научных трудов. Ставрополь, 19 сентября 2017 года / научный редактор С. П. Акутина. Ставрополь: Издательство «Перо», 2017. С. 197–202. EDN ZTZGFT.
3. Информационно-аналитический комментарий Центрального банка Российской Федерации // URL: https://www.cbr.ru/Collection/Collection/File/47809/Balance_of_Payments_2023–4_17.pdf (дата обращения: 17.03.2024).
4. Макарова Е. И. О необходимости контроля трансфертного ценообразования в таможенных целях в РФ в рамках ЕАЭС // ЭПИ. 2018. № 5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-neobhodimosti-kontrolya-transfertnogo-tsenoobrazovaniya-v-tamozhennyh-tselyah-v-rf-v-ramkah-eaes> (дата обращения: 28.03.2024).
5. Международный валютный фонд. 2022. Перес Азкаррага Аугусто Азаел, Татацугу Мацудайра, Жиль Монтанья-Рантье,

- Янош Надь и Р. Джеймс Кларк. Таможенные вопросы. Укрепление таможенной службы в меняющемся мире. Вашингтон, округ Колумбия: Международный валютный фонд // <file:///C:/Users/1/Downloads/9798400245206-9798400245206.pdf> (дата обращения: 28.03.2024).
6. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 № 146-ФЗ // Российская газета. № 148–149. 06.08.1998.
 7. Никулкина И. В. Развитие механизмов взаимодействия таможенных и налоговых органов по администрированию таможенных платежей / И. В. Никулкина, А. С. Колядко // Экономика, предпринимательство и право. 2022. Т. 12. № 4. С. 1417–1434. DOI 10.18334/erpp.12.4.114549. EDN HCMJSS.
 8. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.09.2023 № 1538 «О ставках вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза, и о внесении изменений в ставки вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза» // СПС «Консультант Плюс».
 9. Постановление Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 2068 «О ставках вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза» // СПС «Консультант Плюс».
 10. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.12.2019 № 1694 «Об утверждении Правил определения таможенной стоимости товаров, вывозимых из Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://www.pravo.gov.ru>. 23.12.2019.
 11. Постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2022 № 532 «О ставке вывозной таможенной пошлины на подсолнечный шрот, вывозимый из Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза» // СПС «Консультант Плюс».

12. Постановление Правительства Российской Федерации от 06.04.2021 № 546 «О ставках вывозных таможенных пошлин на масло подсолнечное, вывозимое из Российской Федерации за пределы государств — членов Евразийского экономического союза» // СПС «Консультант Плюс».
13. Постановление Правительства Российской Федерации от 06.02.2021 № 117 «О ставках вывозных таможенных пошлин на зерновые культуры, вывозимые из Российской Федерации за пределы государств — участников соглашений о Таможенном союзе» // СПС «Консультант Плюс».
14. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2013 № 276 «О расчете ставок вывозных таможенных пошлин на нефть сырую и отдельные категории товаров, выработанных из нефти, и признании утратившими силу некоторых решений Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
15. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» // Официальный интернет-портал правовой информации. <http://www.pravo.gov.ru>, 26.05.2020.
16. Сайт «Deloitte». The Link Between Transfer Pricing and Customs Valuation. Country guide 2018 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-the-link-between-transfer-pricing-customs-valuation-country-guide.pdf>.
17. Таможенное администрирование в России: направления совершенствования / Г.В. Баландина, С.Г. Синельников-Мурылев, Ю.Ю. Пономарев, А.В. Точин // Экономическая политика. 2018. Т. 13, № 3. С. 106–131. DOI 10.18288/1994–5124–2018–3–05. EDN XUJTQL.

Таможенный мониторинг как мера, обеспечивающая проведение таможенного контроля

ТРЕГУБОВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ,
старший преподаватель кафедры организации таможенного контроля
и проведения таможенных операций факультета таможенного дела
Института права и национальной безопасности Российской академии народного
хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: tregubov-an@ranepa.ru

Аннотация. Статья посвящена проблемным вопросам повышения эффективности таможенного контроля. Проведен анализ способов повышения результативности таможенного контроля в условиях цифровизации сферы таможенного регулирования, а также обоснована необходимость внедрения новых подходов в контрольную деятельность таможенных органов.

Ключевые слова: таможенный мониторинг, цифровые технологии, эффективность таможенного контроля, аудит внешнеэкономической деятельности.

Customs monitoring as a measure ensuring customs control

TREGUBOV ALEXEY NIKOLAEVICH,
Senior Lecturer
Department of Customs Control Organization and carrying out customs operations
Faculty of Customs Affairs of the Institute of Law and
National Security of the RANEPa under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: tregubov-an@ranepa.ru

Abstract. The article is devoted to problematic issues of increasing the efficiency of customs control. An analysis of ways to increase the effectiveness of customs control in the context of digitalization was carried out spheres of customs regulation, and also substantiates the need to introduce new approaches to the control activities of customs authorities.

Keywords: customs monitoring, digital technologies, efficiency of customs control, audit of foreign economic activity.

В современных реалиях уровень развития внешнеэкономической деятельности оказывает огромное влияние на ситуацию в российской экономике. Таможенное администрирование осуществляется в условиях смены ориентиров международной

торговли, появления новых рынков сбыта и приобретения товаров и, как следствие, — изменения логистических маршрутов.

Данные Министерства экономического развития Российской Федерации за 2023 г., фиксирующие высокий рост экономики¹ за последнее десятилетие экономического развития, свидетельствуют в том числе и об эффективной деятельности таможенных органов Российской Федерации. В сложной политической ситуации, в условиях беспрецедентного давления на экономику со стороны западных стран удалось поддержать развитие бизнеса.

Глобальные изменения в сфере международной торговли потребовали от таможенных органов внедрения новых механизмов в контрольно-надзорную деятельность. Перед таможенными органами поставлена задача создать благоприятные условия для бизнеса, обеспечив при этом соблюдение положений правовых актов, составляющих право Евразийского экономического союза, и законодательства Российской Федерации о таможенном деле.

Достижение поставленной цели поддержки бизнеса коррелируется с законодательно закрепленными критериями оценки эффективности деятельности таможенных органов. Так, в соответствии с положениями части 1 статьи 266 Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» основными критериями оценки работы таможенных органов являются:

- 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;

¹ Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации // О текущей ситуации в российской экономике. Итоги 2023 года. https://www.economy.gov.ru/material/file/a30ffe689e1cd3fa8f083b2d7aa36cb1/o_tekushchey_situacii_v_rossiyskoy_ekonomike_itogi_2023_goda.pdf

- 2) своевременность и полнота поступления таможенных платежей;
- 3) эффективность противодействия преступлениям и административным правонарушениям¹.

Показатели деятельности таможенных органов за 2023 г. свидетельствуют о снижении административной нагрузки на участников внешнеэкономической деятельности при ввозе товаров в Российскую Федерацию, что оказывает положительное влияние на увеличение товарооборота.

Так, среднее время прохождения таможенных операций в отношении товаров, которые не идентифицированы как рискованные поставки, требующие дополнительной проверки, составило:

52 минуты при импорте (в 2022 г. — 46 минут);

28 минут при экспорте (в 2022 г. — 24 минуты).

В 2023 г. таможенными органами выпущено более 3,94 млн электронных деклараций на товары (далее — ЭДТ), в 2022 г. — 4,07 млн ЭДТ. В автоматическом режиме зарегистрировано более 3,2 млн ЭДТ (в 2022 г. — более 3,4 млн ЭДТ), что составляет 83,1% от общего количества выпущенных ЭДТ. Доля автоматически зарегистрированных ЭДТ составляет 85,4% по экспорту и 82,2% по импорту.

Автоматически выпущено более 1,03 млн ЭДТ, что составляет 26,3% от общего количества всех выпущенных ЭДТ (в 2022 г. — более 1,2 млн ЭДТ).

Доля автоматически выпущенных ЭДТ составляет 29,8% по экспорту и 24,9% по импорту².

¹ Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ (ред. от 26.02.2024) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Текст: электронный // Консультант [сайт]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/a617a6895f7fed1af3dade100f879e9fb4e27d9/ (дата обращения: 20.03.2024).

² Проект итогового доклада о результатах и основных направлениях деятельности ФТС России в 2023 году // Официальный сайт Федеральной

При этом незначительное количество завершенных таможенных проверок за 2023 г. (1843 таможенные проверки)¹ в сопоставлении с данными объема ввезенных товаров по оформленным ЭТД не может свидетельствовать о достижении цели таможенного контроля по обеспечению соблюдения правовых актов, составляющих право Евразийского экономического союза, и законодательства Российской Федерации о таможенном деле в отношении товаров, задекларированных по таможенным декларациям. Объективно невозможно в рамках одной проверки провести проверку правильности заявленных сведений о товарах, задекларированных почти в 2000 таможенных деклараций.

Указанные обстоятельства дают основание говорить об отсутствии контроля за большинством участников внешнеэкономической деятельности и создают предпосылки для критических заявлений, что в рамках системы анализа рисков и управления ими проводится слабая аналитическая работа².

Категоризация участников внешнеэкономической деятельности таможенными органами по критериям неблагонадежности также вызывает немало вопросов. Ряд экспертов полагают, что облегчение процедур только для компаний, включенных в «зеленый сектор» на основе информации об их поведении и без учета рискованности их операций, не обеспечивает надежного контроля. Снижение уровня контроля до выпуска товаров должно компенсироваться полноценными проверками импортных операций в рамках всей хозяйственной деятельности, однако этого не происходит. Участники ВЭД, не включенные в группу добросовестных, подвергаются чрезмерным и непредсказуемым проверкам, что вытесняет из внешнеэкономической деятельности малый и средний бизнес³.

таможенной службы. С. 47. Текст электронный // URL: https://customs.gov.ru/storage/document/document_info/2024-03/04/id_2023.pdf

¹ Там же.

² Баландина Г.В. Таможенное администрирование в России: какими должны быть современные процедуры / Г.В. Баландина, Ю.В. Пономарев, С.Г. Синельников-Мурылев. М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2019.

³ Там же.

Нельзя не согласиться с мнениями экспертов, но также нельзя не признать, что таможенная служба Российской Федерации динамично развивается, активно используя информационные технологии, демонстрирует стабильные результаты контрольно-надзорной деятельности, обеспечивая ежегодное выполнение планового задания по наполнению бюджета Российской Федерации.

Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, которая была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.05.2020 № 1388-р, перед таможенной службой поставлены задачи дальнейшей модернизации контрольно-надзорной деятельности, в том числе посредством применения цифровых инструментов в сфере борьбы с таможенными правонарушениями и новых подходов к организации и проведению таможенного контроля после выпуска товаров.

Создание и внедрение инструмента таможенного контроля в виде таможенного мониторинга, позволяющего комплексно оценить деятельность определенных категорий проверяемых лиц на предмет идентификации таможенных рисков и определения их уровня, по результатам которого обеспечить упрощение административных процедур и устранение негативных последствий, в том числе в виде добровольной уплаты таможенных платежей, а также реализацию возможности использования проверяемыми лицами результатов таможенного мониторинга для самостоятельной оценки и минимизации таможенных рисков, определено в качестве одной из приоритетных целей формирования новых подходов к организации и проведению таможенного контроля после выпуска товаров¹.

В своем выступлении на тему «Удаленный доступ к системам учета УЭО посредством витрин данных. Внедрение технологии таможенного мониторинга» начальник Главного управления таможенного контроля после выпуска товаров С. А. Семашко определил, что таможенный мониторинг — это мера таможенного

¹ Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года».

контроля, применяемая таможенным органом в виде оценки и анализа сведений и информации на основании установленных показателей деятельности участников ВЭД, рассчитываемых автоматизированно¹.

Внедрение таможенного мониторинга может показать свою эффективность по аналогии с налоговым мониторингом. Таможенные органы, удаленно подключаясь к учету товаров проверяемых лиц, в режиме реального времени сопоставляют данные о таможенном декларировании с данными учета товаров. В случае если при проверке выявлены обстоятельства, которые могут свидетельствовать о возможном нарушении положений правовых актов, составляющих право Евразийского экономического союза и законодательства Российской Федерации о таможенном деле, должностные лица таможенных органов уведомляют проверяемых лиц о необходимости обоснования выявленных фактов.

Внедрение механизма выбора объекта таможенного контроля путем фактического проведения документальной проверки в упрощенной форме позволит повысить эффективность таможенного контроля, освобождая лиц от нагрузки, связанной с предоставлением необходимых документов по требованию таможенного органа, дачей объяснений и т. д.

Таким образом, главной целью таможенной проверки уже становится процессуальное оформление выявленных нарушений законодательства о налогах и сборах в результате таможенного мониторинга. В случаях увеличения количества проверяемых объектов контроля повышается эффективность деятельности налоговых органов.

В соответствии с постановлением Правительства от 16.02.2023 № 240 «О проведении эксперимента по мониторингу таможенными органами сведений, имеющихся в их распоряжении и полученных от лиц, участвующих в данном эксперименте»

¹ Официальный сайт Федеральной таможенной службы// Выступление начальника Главного управления таможенного контроля после выпуска товаров Семашко С. А.// URL: https://forum.customs.gov.ru/uploads/23_2.pdf

в настоящее время осуществляется апробация данного механизма. Основанием для проведения сопоставительного анализа данных о совершении таможенных операций с данными бухгалтерской отчетности являются отклонения/изменения данных о таможенной стоимости товара, номенклатуре товаров, изменении стран отправления по сравнению с предыдущим периодом.

Данные об изменении показателей таможенного декларирования участника внешнеэкономической деятельности таможенными органами рассматриваются в качестве индикатора для более тщательного изучения причин таких изменений.

Конечно же, оценить данный механизм на предмет его эффективности представляется возможным по окончании эксперимента, но уже главное достигнуто, таможенные органы ушли от необходимости проверки каждой товарной партии, теперь таможенные органы в автоматизированном режиме проводят анализ данных в рамках всего внешнеторгового контракта, а не каждой отдельной поставки в рамках этого контракта, что позволяет охватить более широкий сектор внешнеэкономической деятельности.

Внедрение таможенного мониторинга в основу выбора объектов таможенного контроля позволит таможенным органам на этапе после выпуска товаров не только проводить результативные проверочные мероприятия, но и пресекать попытки недобросовестного поведения участников внешнеэкономической деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Баландина Г. В. Таможенное администрирование в России: какими должны быть современные процедуры // Г. В. Баландина, Ю. В. Пономарев, С. Г. Синельников-Мурылев. М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2019.
2. Зиманова М. А. Таможенный мониторинг в системе таможенного контроля после выпуска товаров // Бюллетень инновационных технологий. 2023. Т. 7. № 1 (25).

Развитие информационно-коммуникационных технологий ФТС России в целях эффективного решения профессиональных задач

СЕРГЕЕВА КРИСТИНА ВИКТОРОВНА,
аспирант кафедры информатики и информационных таможенных технологий
Российской таможенной академии,
г. Люберцы
e-mail: kv.kukushkina@customs-academy.ru

Аннотация. Основным трендом научно-технического развития на текущий момент является развитие информационно-коммуникационных технологий. Использование данных технологий наблюдается практически в каждой сфере жизнедеятельности современного человека. Основной целью статьи является выполнение анализа использования информационно-коммуникационных технологий в Федеральной таможенной службе России. В результате работы обоснована актуальность и необходимость инновационных технологий, а также преимущества их использования в данной сфере. Материалы работы могут быть полезны для представителей Федеральной таможенной службы, так как подчеркивают высокую значимость информационных технологий для повышения эффективности решения профессиональных задач.

Ключевые слова: информационные технологии, коммуникационные технологии, Федеральная таможенная служба, цифровизация, автоматизация.

Development of information and communication technologies of the Federal customs service Russia in order effectively solve professional tasks

SERGEeva KRISTINA VIKTOROVNA,
postgraduate student of the Department of Informatics and Information customs technologies,
of Russian Customs Academy,
Lyubertsy
e-mail: kv.kukushkina@customs-academy.ru

Annotation. The main trend of scientific and technical development at the current time is the development of information and communication technologies. The use of these technologies observed in almost every sphere of modern human life. The main purpose of the current article is to perform an analysis regarding the use of information and communication technologies in the Federal Customs Service of Russia. Because of the work, the relevance and necessity, as well as the advantages of using innovative technologies in this field, substantiated. The materials of the work can be useful for representatives of the Federal Customs Service, justifying the high role of information technology in improving the efficiency of solving professional tasks.

Key words: information technologies, communication technologies, Federal Customs Service, digitalization, automation.

Начало 2024 г. ознаменовано существенным повышением внимания к разработке и использованию информационно-коммуникационных технологий (далее — ИКТ) при решении как бытовых, так и профессиональных задач в жизнедеятельности человека. Об этом свидетельствуют данные статистических исследований — 32% прироста объема российского рынка данных технологий за короткий период — с 2022 по 2023 г. (рис. 1). Возможность решения широкого круга задач, высокие показатели эффективности и непрерывный рост рынка подтверждают актуальность развития ИКТ в современном мире.

Цифровая экономика, заменившая собой привычную форму торговли, диктует новые правила развития [1]. Влиянию цифровизации подвержены все сферы деятельности любого государства. В Федеральной таможенной службе России (далее — ФТС), как и во многих других областях, наблюдается рост цифровой трансформации благодаря созданию и внедрению цифровых технологических продуктов и программ. Сегодня внедряются не просто автоматизированные системы отдельных таможенных операций, а цифровой блок отслеживания перемещения товаров и контроля. В будущем конкурентоспособность стран будет зависеть от наличия и качества работы цифровых платформ, обеспечивающих бесперебойную торговлю и комфортные условия осуществления трансграничной торговли.

В период быстроменяющейся интенсификации информационных ресурсов таможене нужно идти в ногу со временем. За последние десятилетия таможеня подверглась кардинальным изменениям, перейдя от бумажного носителя к электронной, или безбумажной, таможене, а впоследствии и к цифровой таможене [2]. Работа таможен основана на принципах безбумажных и высокоинтеллектуальных технологий, ставших неотъемлемой частью деятельности для должностных лиц таможенных органов, представителей бизнеса и участников внешнеэкономической деятельности.

Развитие ИКТ приобретает первостепенное значение для ФТС в условиях современных реалий. Информационные технологии позволяют оптимизировать таможенные процессы, повысить эффективность и прозрачность работы, а также улучшить

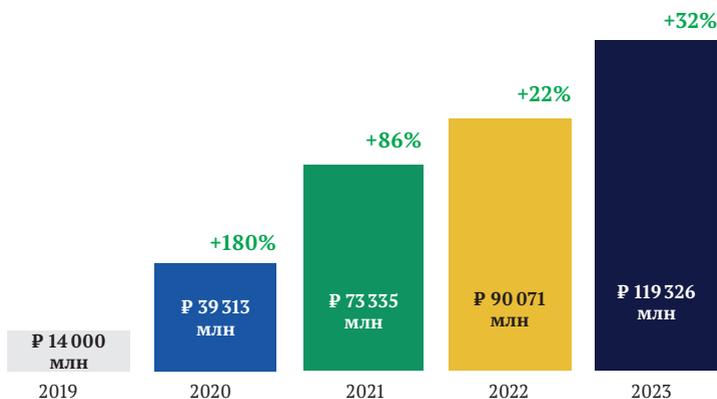


Рис. 1. Динамика прироста объема российского рынка ИКТ-решений

взаимодействие с участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

Использование ИКТ автоматизирует и упрощает многие таможенные процедуры, сокращая временные и финансовые затраты [3]. Например, системы электронного декларирования позволяют подавать таможенные декларации в электронном виде, что существенно ускоряет процесс оформления грузов. Автоматизированные системы управления рисками помогают выявлять подозрительные партии товаров и направлять их на дополнительный контроль, обеспечивая тем самым безопасность страны.

ИКТ способствуют повышению эффективности работы ФТС за счет создания единого информационного пространства, объединяющего все таможенные органы. Это позволяет оперативно обмениваться данными, координировать действия и принимать обоснованные решения [4]. Прозрачность таможенной деятельности достигается за счет использования электронных сервисов, предоставляющих участникам ВЭД доступ к информации о статусе заявлений, сроках оформления и результатах таможенного контроля.

ИКТ создают удобные и эффективные каналы взаимодействия с участниками ВЭД. Электронные сервисы позволяют им

подавать заявления, получать консультации и совершать платежи в режиме онлайн. Развитие мобильных приложений предоставляет участникам ВЭД доступ к таможенной информации и услугам с любого устройства [5]. Как видно, внедрение ИКТ в ФТС является важной и актуальной задачей, способствующей повышению эффективности, прозрачности и безопасности таможенной деятельности, а также улучшению взаимодействия с участниками ВЭД [6]. Дальнейшее развитие ИКТ остается одним из приоритетных направлений деятельности ФТС.

Далее представлены основные примеры ИКТ, внедряемых с целью повышения эффективности решения профессиональных задач в ФТС России.

1. Автоматизированная система управления таможенными рисками:

- автоматизирует процессы выявления и управления рисками, связанными с перемещением товаров и транспортных средств;
- выявляет подозрительные операции и определяет меру их контроля;
- ускоряет таможенное оформление добросовестных участников ВЭД.

2. Автоматизированная система таможенного декларирования:

- обеспечивает электронное декларирование товаров и транспортных средств;
- ускоряет процесс таможенной очистки и снижает административную нагрузку на участников ВЭД;
- позволяет осуществлять дистанционное взаимодействие с таможенными органами.

3. Автоматизированная система инспекционно-досмотровых комплексов:

- оснащена рентгеновскими сканерами, позволяющими проводить досмотр транспортных средств и товаров;
- быстро и эффективно выявляет запрещенные предметы и незадекларированные товары;

- ускоряет таможенный контроль и повышает его надежность.

4. Автоматизированная система таможенного контроля партий товаров:

- автоматизирует процессы контроля и учета партий товаров, находящихся под таможенным контролем;
- обеспечивает мониторинг перемещения товаров и сохранность таможенных пломб;
- предотвращает несанкционированные перемещения и использование товаров.

5. Биометрическая система идентификации лиц:

- использует биометрические данные (отпечатки пальцев, изображение лица) для идентификации физических лиц;
- подтверждает личность декларантов, представителей участников ВЭД и сотрудников таможни;
- повышает безопасность и сокращает время на проведение таможенных процедур.

7. Государственная информационная система «Электронное декларирование»:

- интегрированная система, объединяющая различные информационные системы ФТС;
- обеспечивает межведомственное взаимодействие и обмен данными в электронном виде;
- снижает административную нагрузку и повышает эффективность таможенного контроля.

8. Система отслеживания товаров:

- позволяет отслеживать движение товаров на всех этапах их оборота от производства до розничной продажи;
- использует технологии маркировки и цифровой идентификации;
- борется с контрабандой, нелегальным оборотом и подделками товаров.

9. Единая система сбора, хранения и обработки таможенной и иной информации:

- централизованное хранилище данных о таможенной деятельности и товарообороте;
- обеспечивает быстрый и удобный доступ к информации для таможенных органов и других заинтересованных сторон;
- поддерживает аналитическую и статистическую работу.

10. Интеллектуальные системы обработки информации:

- искусственный интеллект, машинное обучение и технологии обработки естественного языка;
- автоматизируют рутинные задачи, анализируют большие объемы данных и выявляют закономерности;
- повышают эффективность таможенного контроля, облегчают принятие решений и ускоряют процессы.

Таким образом, основной целью представленной статьи являлось выполнение анализа относительно применения ИКТ в ФТС России для повышения эффективности решения профессиональных задач. В заключение необходимо отметить, что таможенное дело в реалиях современной электронной торговли не способно оставаться на должном уровне без какого-либо участия достижений научно-технического и цифрового процесса, проявляющегося в модернизации контроля, использовании информационных средств передачи данных и предоставлении инновационных средств. Немаловажным аспектом является рост эффективности процессов, востребованных таможенной службой, поскольку ни одна таможенная организация не сможет реализовать себя или продолжить функционировать на конкурентоспособном уровне без должных изменений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федоренко К. П., Троцкая В. Е. Дальнейшее внедрение информационно-коммуникационных технологий — основное направление развития таможенной службы России // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобко-

ва филиала Российской таможенной академии. 2019. № 4 (72). С. 29–33.

2. Гомон И. В., Евсикова А. В. Анализ информационного обеспечения в рамках ФТС России // Экономика и бизнес: теория и практика. 2019. № 5–1. С. 157–161.
3. Терещенко Д. В. Направления развития информационно-коммуникационных технологий в таможенных органах // Вестник Российской таможенной академии. 2021. № 2 (55). С. 9–17.
4. Трусова Д. А. К вопросу о роли информационных технологий в деятельности таможенных органов Российской Федерации // Экономика и бизнес: теория и практика. 2023. № 7 (101). С. 193–197.
5. Головинов О. Н. Перспективы развития информационно-коммуникационных технологий в таможенной деятельности Донецкой Народной Республики // Вестник Института экономических исследований. 2020. № 1 (17). С. 52–61.
6. Антошина А. А. Взаимодействие Федеральной таможенной службы и Федеральной налоговой службы Российской Федерации с использованием информационных технологий // Форум молодежной науки. 2022. № 1. С. 22–30.

Исследование терминологических проблем при идентификации самоходных машин в таможенных целях

КРАСИЛЬНИКОВА ЕЛЕНА ВЛАДИМИРОВНА,
кандидат технических наук,
доцент кафедры товароведения и таможенной экспертизы
Российской таможенной академии,
г. Люберцы
e-mail: e.krasilnikova@customs-academy.ru

БАКУЛЕВА ВЕРОНИКА ЭДУАРДОВНА,
студентка 3-го курса факультета таможенного дела
Российской таможенной академии,
г. Люберцы
e-mail: ve.bakuleva21@customs-academy.ru

Аннотация. В данной научной статье рассмотрены основные проблемы идентификации самоходных машин в таможенных целях. Выявлена причина их возникновения, заключающаяся в схожести функциональных и конструктивных особенностей самоходных машин с транспортными средствами. При этом для их разграничения необходимо точное понимание отличий данных групп товаров на уровне терминологии. Для целей решения проблем идентификации проанализирована нормативно-правовая база в части понятийного аппарата. Рассмотрены определения таких терминов, как «машина», «самоходная машина», «транспортное средство», «транспортное средство специального назначения», «дорога». На основе проведенного анализа сделаны выводы и разграничены спорные понятия. Терминологические отличия самоходных машин и транспортных средств рассмотрены на примере бетоносмесителя и автобетоносмесителя товарных позиций 8474 и 8705 в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС). Данные товары стали спорными по ряду судебных дел, в рамках которых судами принимались решения об удовлетворении или отказе в удовлетворении жалобы участников внешнеэкономической деятельности на принятые таможенными органами решения о внесении изменений в декларацию на товары в части кода ТН ВЭД. Бетоносмесители и автобетоносмесители занимают лидирующие позиции в товарной структуре импорта Российской Федерации. При этом ставки ввозной таможенной пошлины зависят от кода ТН ВЭД и равняются 0 и 15% соответственно. В связи с этим возникает необходимость правильной классификации товара, основой которой является его точная идентификация.

Ключевые слова: самоходная машина, транспортное средство, бетоносмеситель, автобетоносмеситель, терминология, проблемы идентификации, код ТН ВЭД ЕАЭС.

Study of terminological problems in the identification of self-propelled machines for customs purposes

KRASILNIKOVA ELENA VLADIMIROVNA,
candidate of technical sciences, associate professor of Russian Customs Academy,
Lyubertsy
e-mail: e.krasilnikova@customs-academy.ru

BAKULEVA VERONIKA EDUARDOVNA,
3rd year student, Faculty of Customs Business, Russian Customs Academy,
Lyubertsy
e-mail: ve.bakuleva21@customs-academy.ru

Abstract. This scientific article considers the main problems of identification of self-propelled machines for customs purposes. The reason for their occurrence is revealed, which consists in the similarity of functional and structural peculiarities of self-propelled machines with vehicles. At the same time, in order to distinguish them, it is necessary to accurately understand the differences between these commodity groups at the terminology level. For the purposes of solving the identification problems, the legal and regulatory framework in terms of the conceptual framework is analyzed. The definitions of such terms as “machine”, “self-propelled machine”, “vehicle”, “special purpose vehicle”, “road” are considered. Based on the analysis, conclusions are drawn and controversial concepts are differentiated. The terminological differences between self-propelled machines and vehicles are considered on the example of a concrete mixer and a concrete mixer truck of commodity positions 8474 and 8705 in accordance with the FEACN of the EAEU (Foreign Economic Activity Commodity Nomenclature of the Eurasian Economic Union). These goods have become controversial in a number of court cases, in which the courts decided to satisfy or refuse to satisfy the complaint of participants in foreign economic activity against decisions taken by customs authorities to amend the cargo declaration in terms of the FEACN code. Concrete mixers and concrete mixer trucks take a leading position in the commodity structure of imports of the Russian Federation. At the same time, the rates of import customs duty depend on the FEACN code and are equal to 0 and 15%, accordingly. In this regard, there is a need for the correct classification of goods, the basis of which is its exact identification.

Keywords: self-propelled machine, vehicle, concrete mixer, concrete mixer truck, terminology, identification problems.

Актуальность данной научной статьи обусловлена сложностью идентификации товаров в таможенных целях. Важность решения данной проблемы обусловлена необходимостью правильной классификации товаров в соответствии с единой Таможенной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее — ТН ВЭД ЕАЭС), которая влияет на определение ставки таможенной пошлины и пополнение федерального бюджета государства. Сложность

идентификации, связанная с точным выявлением характеристик декларируемых товаров и отнесением их к той или иной группе, является частой причиной неверного присвоения классификационного кода ТН ВЭД ЕАЭС, в связи с чем широкое распространение получила судебная практика в сфере таможенного регулирования.

Одним из товаров, при идентификации которого возникают частые проблемы, являются самоходные машины. Они характеризуются схожестью своих функциональных и конструктивных особенностей с транспортными средствами, разграничить которые бывает невозможно без проведения экспертизы. В большинстве случаев ошибки встречаются на терминологическом уровне идентификации. В связи с этим при их классификации возникает конкуренция между 84 и 87 группами ТН ВЭД. В соответствии с таможенной статистикой, представленной на официальном сайте ФТС России, импорт товаров данных групп из года в год занимает первое место в товарной структуре импорта из стран дальнего зарубежья и второе-третье место — из стран — членов ЕАЭС. Таким образом, необходимо изучить и проанализировать понятийный аппарат самоходных машин для решения проблемы идентификации данных товаров в таможенных целях.

Цель исследования — разграничить понятия «самоходная машина» и «транспортное средство» и тем самым решить проблемы идентификации, препятствующие правильной классификации данных товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС.

Объект исследования — проблемы идентификации товаров в таможенных целях.

Предмет исследования — проблемы идентификации самоходных машин в таможенных целях.

Для достижения поставленной цели данной научной работы была проанализирована нормативно-правовая база в части терминов и определений, относящихся к самоходным машинам и транспортным средствам. Результаты исследования представлены в табл. 1.

По данным, представленным в табл. 1, можно установить, что, прежде всего, «машина» подразумевает под собой не автомобиль

Таблица 1. Исследование основного понятийного аппарата по теме из различных источников

Термин	Определение	Источник
Машина	Совокупность связанных между собой частей и устройств, как минимум один из которых движется, имеет соответствующий привод, органы управления и энергетические узлы, соединенные вместе для определенного применения	ГОСТ ISO 12100–2013 «Безопасность машин. Основные принципы конструирования. Оценки риска и снижения риска»
	Комплекс узлов или компонентов, соединенных вместе для выполнения конкретной функции технологической обработки, перемещения или упаковки материала	ГОСТ Р МЭК 60204–1–2007 «Безопасность машин. Электрооборудование машин и механизмов. Часть 1. Общие требования»
	Ряд взаимосвязанных частей или узлов, из которых хотя бы одна часть или один узел движется с помощью соответствующих приводов, цепей управления, источников энергии, объединенных вместе для конкретного применения (например, обработки, переработки, перемещения или упаковки материала)	ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования»
Самоходная машина	Тракторы, самоходные дорожно-строительные машины, коммунальные, сельскохозяйственные машины, внедорожные автотранспортные средства и другие наземные безрельсовые механические транспортные средства, имеющие двигатель внутреннего сгорания объемом свыше 50 см ³ или электродвигатель максимальной мощностью более 4 кВт, на которые оформляются паспорта самоходных машин и других видов техники (электронные паспорта самоходных машин и других видов техники)	ФЗ РФ от 02.07.2021 № 297-ФЗ «О самоходных машинах и других видах техники»
Транспортное средство	Любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением мопедов, на территории договаривающихся сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3), пересмотр 7 от 15.05.2023

Окончание табл.

Термин	Определение	Источник
	Устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем	ФЗ РФ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
	Транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. Термин не распространяется на средства индивидуальной мобильности и велосипеды	Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»
	Наземное самоходное устройство категорий L, M, N на колесном ходу с мощностью двигателя (двигателей) более 4 кВт или с максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем, а также прицеп (полуприцеп)	ФЗ РФ от 03.08.2018 № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
Транспортное средство специального назначения	Транспортное средство категории M, N или O, предназначенное для перевозки пассажиров или грузов, а также для выполнения специальных функций, для которых требуется наличие специального кузова и/или оборудования	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3), пересмотр 7 от 15.05.2023
Дорога	Обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии	ФЗ РФ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»

или любое иное транспортное средство, а механическое устройство. Оно состоит из нескольких соединенных в единое целое узлов, обеспечивающих выполнение определенной совместной функции. При этом для обеспечения движения и работы устройства одна из частей машины зачастую оснащена соответствующим приводом.

Анализируя определение термина «самоходные машины», представленного в статье 1 Федерального закона от 02.07.2021 № 297-ФЗ «О самоходных машинах и других видах техники», можно сделать вывод, что к самоходным машинам относится ряд сельскохозяйственных и дорожно-строительных машин, внедорожных и других механических транспортных средств, отвечающих определенным требованиям в отношении объема двигателя внутреннего сгорания или мощности электродвигателя для отнесения их к таким машинам.

При этом положения данного федерального закона не распространяются на наземные самоходные устройства категорий L, M, N на колесном ходу с мощностью двигателя (двигателей) более 4 кВт или с максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, предназначенные для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на них¹.

В соответствии с нормативно-правовыми актами транспортное средство, в свою очередь, представляет собой такую самоходную машину, которая предназначена для перемещения людей, грузов или установленного на ней оборудования по дорогам общего пользования. При этом в соответствии с Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Правительства РФ от 23.20.1993 № 1090, самоходная машина должна отвечать установленным требованиям по техническому состоянию, габаритам, скорости и т. д. для ее идентификации в качестве транспортного средства и допуска к эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования.

Также отдельно выделяют транспортные средства специального назначения, относящиеся к определенным категориям

¹ Федеральный закон от 02.07.2021 № 297-ФЗ «О самоходных машинах и других видах техники».

транспортных средств и предназначенные для выполнения специальных функций с помощью установленного на них оборудования.

Таким образом, вывод по данной таблице можно представить в виде следующего логического заключения: любое транспортное средство — самоходная машина, но не любая самоходная машина — транспортное средство.

В ходе исследования подробнее были рассмотрены бетоно-смесители и автобетоносмесители, которые оказались спорными товарами в судебных делах А40–57860/23¹, А53–13593/2023² и А56–65603/2023³, предметом которых стал вопрос об идентификации декларируемых товаров и их классификации в соответствии с товарной позицией 8474 ТН ВЭД ЕАЭС «Оборудование для сортировки, грохочения, сепарации, промывки, измельчения, размалывания, смешивания или перемешивания грунта, камня, руд или других минеральных ископаемых в твердом (в том числе порошкообразном или пастообразном) состоянии; оборудование для агломерации, формовки или отливки твердого минерального топлива, керамических составов, незатвердевшего цемента, гипсовых материалов или других минеральных продуктов в порошкообразном или пастообразном состоянии; машины формовочные для изготовления литейных форм из песка» или 8705 ТН ВЭД ЕАЭС «Моторные транспортные средства специально назначения (например, автомобили грузовые аварийные, автокраны, пожарные транспортные средства, автобетономешалки, автомобили для уборки дорог, поливомоечные автомобили, автомастерские, автомобили с рентгеновскими установками), кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов»⁴.

¹ Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 24.10.2023 по делу № А40–57860/23.

² Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 07.02.2024 по делу № А53–13593/2023.

³ Решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 15.11.2023 по делу № А56–65603/2023.

⁴ Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэко-

Таблица 2. Определения терминов «бетоносмеситель» и «автобетоносмеситель»

Бетоносмеситель	Оборудование, представляющее собой смесительный барабан, приводимый в действие автономным электродвигателем или двигателем внутреннего сгорания	Составлено авторами на основе ГОСТ ISO18650–1–2017 ¹
	Самоходная машина, единый механический агрегат, представляющий собой смонтированное с автомобильным шасси бетоносмесительное оборудование, приводимое в действие автономным приводом или за счет отбора мощности от основного двигателя, способствующего передвижению машины	Составлено авторами на основе ГОСТ ISO18650–1–2017 ²
Автобетоносмеситель	Специальное автотранспортное средство, имеющее смесительный барабан, приводимый в действие автономным приводом или за счет отбора мощности от основного двигателя автотранспортного средства	ГОСТ 27339–2016 «Автобетоносмесители. Общие технические условия»

Согласно Единому таможенному тарифу Евразийского экономического союза ставки ввозных таможенных пошлин на данные товары — 0 и 15% соответственно.

Таким образом, опираясь на результаты анализа, представленные в табл. 1, необходимо также разграничить понятия «бетоносмеситель» и «автобетоносмеситель». Определение первого термина не представлено в нормативных документах. В связи

номической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии».

¹ ГОСТ ISO 18650–1–2017. Машины и оборудование строительные. Бетоносмесители. Часть 1. Словарь и общие технические условия.

² Там же.

с этими авторами были составлены два определения в зависимости от технологической составляющей товара, то есть бетоносмеситель как оборудование и как самоходная машина. Результаты работы представлены в табл. 2.

Таким образом, товар, частью конструкции которого является бетоносмесительное оборудование, может быть идентифицирован как:

- 1) самостоятельное оборудование, если оно не установлено на автомобильное или иное шасси;
- 2) самоходная машина, если является единым механическим агрегатом, представляющим собой смонтированное с автомобильным шасси бетоносмесительное оборудование;
- 3) транспортное средство специального назначения, при его соответствии требованиям, предъявляемым к транспортным средствам.

Интересно также отметить тот факт, что в отличие от межгосударственных стандартов в ТН ВЭД ЕАЭС и пояснениях к ней данные термины представлены как «бетономешалка» и «автобетономешалка».

Таким образом, в ходе данной исследовательской работы было выявлено, что в связи со схожестью функциональных и конструктивных особенностей самоходных машин и транспортных средств разграничить данные категории товаров является затруднительным. Для целей решения данной проблемы и правильной идентификации товаров были выявлены основные их отличия на терминологическом уровне.

ЛИТЕРАТУРА

1. ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) // Официальный сайт Европейской экономической комиссии ООН: [сайт]. [2024]. URL: <https://unece.org/>.
2. ГОСТ 27339–2016. Автобетоносмесители. Общие технические условия: [сайт]. [2024]. URL: <https://internet-law.ru/gosts/gost/63444/>.

3. ГОСТ ISO 18650–1–2017. Машины и оборудование строительные. Бетоносмесители. Часть 1. Словарь и общие технические условия: [сайт]. [2024]. URL: <https://internet-law.ru/gosts/gost/64821/>.
4. ГОСТ Р МЭК 60204–1–2007. Безопасность машин. Электрооборудование машин и механизмов. Часть 1. Общие требования: [сайт]. [2024]. URL: <https://internet-law.ru/gosts/gost/47427/>.
5. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 24.10.2023 по делу № А40–57860/23 [Электронный ресурс] // Решения арбитражных судов. Интернет-ресурс. URL: <https://ras.arbitr.ru/>.
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.
7. Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 07.02.2024 по делу № А53–13593/2023 [Электронный ресурс] // Решения арбитражных судов. Интернет-ресурс. URL: <https://ras.arbitr.ru/>.
8. Решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 15.11.2023 по делу № А56–65603/2023 [Электронный ресурс] // Решения арбитражных судов. Интернет-ресурс. URL: <https://ras.arbitr.ru/>.
9. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» // Официальный сайт Евразийского экономического союза. URL: <http://www.eaeunion.org/>.
10. Таможенная статистика [Электронный ресурс] // Официальный сайт ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/statistic>.
11. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности машин и оборудования» (ТР ТС 010/2011) [сайт]. [2024]. URL: <http://www.eurasiancommission.org>.

12. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.
13. Федеральный закон от 03.08.2018 № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>;
14. Федеральный закон от 02.07.2021 № 297-ФЗ «О самоходных машинах и других видах техники» [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

Проблемы и перспективы классификации товаров в таможенных целях

АНДРЕЕВА ЕЛЕНА ИСЛЯМОВНА,
кандидат технических наук, доцент
доцент кафедры товароведения и таможенной экспертизы
Российской таможенной академии,
г. Люберцы
e-mail: e.andreeva5@customs-academy.ru,

Аннотация. В статье рассмотрены практические примеры классификации отдельных категорий товаров в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, выявлены устойчивые противоречия и проблемы при декларировании и таможенном контроле правильности их классификации. Предложен алгоритм классификации комбинированных, многокомпонентных машин и инструментов для сборки или обслуживания машин и сменных инструментов.

Ключевые слова: классификация, код единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, комбинированные товары, смеси, машины, оборудование, компоненты.

Problems and prospects of classification of goods for customs purposes

ANDREEVA ELENA ISLYAMOVNA,
Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department
of Commodity Science and Customs Expertise The Russian Customs Academy,
Lyubertsy
e-mail: e.andreeva5@customs-academy.ru

Abstract. The article considers practical examples of the classification of certain categories of goods in accordance with the unified Commodity nomenclature of foreign economic activity of the Eurasian Economic Union, which have persistent contradictions and problems in declaring and customs control the correctness of their classification. An algorithm for classifying combined, multicomponent machines and tools for assembly or maintenance of machines and interchangeable tools is proposed.

Keywords: classification, code of the unified Commodity nomenclature of foreign economic activity of the Eurasian Economic Union, combined goods, mixtures, machinery, equipment, components.

Значительная усеченность единой Товарной номенклатуры Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) [8], построенной на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (ГС) [3], укрупненные группировки товаров

в позициях «прочие» и субъективное трактование Основных правил интерпретации (ОПИ) на практике вызывают значительные затруднения. Это касается как сложно-технического оборудования, так и традиционных смесовых, модернизированных и комбинированных товаров, обладающих высокой потребительской стоимостью.

Для продовольственных товаров характерны проблемы, связанные с неоднородностью их состава. Для смесовых товаров наибольшее значение при классификации имеет их ингредиентный состав. Рассмотрим подходы к классификации некоторых смесовых товаров, вызывающих устойчивые противоречия при таможенном декларировании и таможенном контроле.

Пример 1. Смесь сушеных овощей (лук, томаты, морковь, соль, молотый перец, семена укропа), используемая для приготовления мясных блюд. Рассматриваемый товар представляет собой смесовой продукт, в состав которого входят компоненты, относящиеся к различным товарным позициям: лук — 0703, томат — 0702, морковь — 0706; соль — 2501; молотый перец — 0904; семена укропа — 0910.

В ТН ВЭД ЕАЭС сушеные овощи относятся к товарной позиции 0712, и согласно Пояснениям к данной позиции в нее включаются овощи товарных позиций 0701–0711, прошедшие сушку (включая обезвоживание, выпаривание или сублимационную сушку), то есть овощи, естественная вода из которых удалена с помощью различных процессов.

Наличие продуктов из другой группы (молотый перец и семена укропа — 0904 и 0910 соответственно) исключает рассматриваемый товар из товарной позиции 0712.

Кроме этого Пояснения [5] к товарной позиции 0712 ТН ВЭД содержат исключения, согласно которым в данную товарную позицию не включаются вкусовые добавки и приправы смешанные (товарная позиция 2103) и готовые супы на основе сушеных овощей (товарная позиция 2104).

Рассматриваемый товар представляет собой смесь продуктов на основе овощей 07 группы, не используется для приготовления супов, в связи с чем его следует классифицировать в подпозиции 2103 90 900 9 ТН ВЭД ЕАЭС.

Пример 2. Готовая замороженная овощная смесь с добавлением риса. Состав товара: кабачок (25%), морковь (25%), фасоль зеленая (20%), болгарский перец (10%), отваренный рис (20%).

Овощные мороженые смеси относятся к товарной позиции 0710 ТН ВЭД ЕАЭС.

В соответствии с Пояснениями к данной позиции в нее включаются замороженные овощи, которые в свежем или охлажденном виде включаются в товарные позиции 0701–0709 ТН ВЭД ЕАЭС. Сюда же включаются овощи, к которым до замораживания были добавлены соль или сахар, так же, как и овощи, замороженные после варки на пару или в воде. Однако из нее исключаются готовые пищевые продукты — овощи, приготовленные другими способами (группа 20) или приготовленные с добавлением других ингредиентов, например обваленные в муке.

Рассматриваемый товар помимо овощей — кабачок и болгарский перец (0709), морковь (0706), фасоль (0708) — содержит отваренный рис (1904). Товар, приготовленный с добавлением других ингредиентов (рис), должен рассматриваться в разделе IV в товарной позиции 1904 ТН ВЭД ЕАЭС [4].

Пример 3. Быстрозамороженный продукт, состоящий из смеси обжаренного картофеля (25%) и нарезанных фасоли (25%), шампиньонов (15%), красного перца (14%), помидоров (10%), лука (10%). Продукт расфасован для розничной продажи в полиэтиленовые пакеты по 400 г с вложенным в них пакетиком приправы мексиканской (1%).

В данном случае помимо овощей — фасоли (0708), шампиньонов (0709), красного перца (0709), помидоров (0702), лука (0703) — содержит обжаренный картофель (2004).

Однако в отличие от рассмотренного выше примера, рассматриваемый товар содержит только овощи, при этом количество свежих овощей в процентном отношении превышает содержание обжаренных овощей. В данном случае следует применять ОПИ 1, 3 (б) и 6 и классифицировать в подсубпозиции 0710 90 000 0 ТН ВЭД ЕАЭС [6].

Пример 4. Готовый продукт — кофейный напиток с содержанием кофеина (2,0–2,9%), расфасованный по 350 г в фольгированные пакеты. По заключению таможенного эксперта, в состав

товара входят: натуральный кофе — 35%; экстракт кофе — 25%; глюкоза — 10%; декстрин — 20%, фруктоза — 10%.

В данном случае кофейный напиток следует классифицировать в соответствии с Пояснениями к товарной позиции 0901 ТН ВЭД ЕАЭС, согласно которым в данную товарную позицию включаются:

- 1) сырой кофе во всех видах, например в виде ягод, то есть в том виде, в каком собран с кустарникового растения; в виде зерен или семян в своей желтоватой оболочке; в виде зерен или семян, очищенных от своей желтоватой оболочки;
- 2) кофе, из которого экстрагирован кофеин путем вымачивания сырых зерен в различных растворителях;
- 3) жареный кофе (с кофеином или без кофеина), молотый или немолотый;
- 4) кофейная шелуха и оболочки зерен кофе;
- 5) заменители кофе, содержащие кофе в любой пропорции.

Однако из данной позиции исключаются:

- а) кофейный воск (товарная позиция 1521);
- б) экстракты, эссенции и концентраты кофе (известные как «растворимый кофе») и готовые продукты на основе этих экстрактов; обжаренные заменители кофе, не содержащие кофе (товарная позиция 2101);
- в) кофеин, алкалоид, содержащийся в кофе (товарная позиция 2939).

Следовательно, рассматриваемый кофейный напиток с содержанием кофеина (2,0–2,9%) следует классифицировать в подсубпозиции 2101 12 920 1 ТН ВЭД ЕАЭС.

Если при классификации рассмотренных выше продовольственных смесовых и комбинированных товаров особую значимость имеет состав, то при классификации непродовольственных комбинированных товаров, как правило, возникают противоречия при определении основного назначения, выполняемой функции и сферы применения. Сложность принятия решений о классификации таких товаров можно рассмотреть

на примере простых и широко используемых в повседневном обиходе товаров.

Пример 5. Ершик и подставка для туалетной бумаги.

В ТН ВЭД ЕАЭС данный товар может рассматриваться как бытовое и санитарно-техническое оборудование. Однако данное оборудование состоит из различных компонентов, и если бы каждый компонент перемещался самостоятельно, то все компоненты классифицировались бы в соответствующих им товарных позициях: ершик для унитаза — позиция 9603, емкость («ванна») для ершика — позиция 3926, стальной корпус для «ванны» и ершика — позиция 7326.

Все эти три компонента — ершик, ванна для ершика и стальной корпус совместно выполняют конкретную (хозяйственную) работу. Для всех компонентов предусмотрены соответствующие товарные позиции, в которых классифицируются товары с различными свойствами и функциями.

В данном случае возникает конкуренция и необходимо установить, имеется ли возможность классифицировать данный товар как набор по ОПИ 3б), то есть соблюдаются ли условия для классификации по этому правилу.

В случае применения ОПИ 3б) все конкурирующие компоненты товара должны находиться в одной упаковке, должны дополнять друг друга (но не заменять), и при этом необходимо выделить компонент, который укажет на основное свойство данного набора. Определить критерий для определения основного свойства, как правило, достаточно сложно. На практике основными критериями выступают такие, как направление использования (применения), стоимостные и объемно-массовые характеристики.

В Пояснениях к товарной позиции 7324 (оборудование санитарно-техническое из черных металлов) указано, что в нее входит широкий ассортимент изделий, более конкретно не именованных в других товарных позициях. Рассматриваемый комбинированный товар имеет лишь косвенное отношение к принадлежности одного из товаров (держатель для туалетной бумаги), упомянутого Пояснениями к товарной позиции 7324.

Поскольку данный товар не поименован где-либо в ТН ВЭД ЕАЭС конкретно, то рассматривается и товарная позиция 7326 (изделия прочие из черных металлов) как исходный материал (нержавеющая сталь), из которого изготовлен товар.

Санитарно-техническая функция ершика, используемого для хозяйственных целей, поименована в Пояснениях к товарной позиции 9603 — метлы, щетки (включая щетки, являющиеся частями механизмов, приборов...).

Все три компонента — ершик, «ванна» для ершика и стальной корпус — совместно выполняют хозяйственную работу. В рассматриваемом случае применение ОПИ 3б) будет корректным, поскольку основное назначение данного набора — использование в хозяйственных санитарно-технических целях.

Пример 6. Керамическая статуэтка, изображающая пингвина (в красной шапочке Санта Клауса), держащего новогодний подарок в одной «лапке».

Суть проблемы заключается в том, что данный товар в некоторой степени соответствует праздничной новогодней тематике, а следовательно, исходя из его предназначения, кроме товарной позиции 6913 (статуэтки и прочие декоративные изделия из керамики) следует рассматривать, в том числе, товарную позицию 9505 «изделия для праздников, карнавалов или прочие изделия для увеселения, включая предметы для показа фокусов и шуток».

Согласно Пояснениям к позиции 9505, в данной позиции классифицируются товары, традиционно используемые на рождественских праздниках, например искусственные елки, картинки с изображением Рождества Христова, рождественские фигурки, фигурки животных и ангелов, рождественские хлопушки и пр. То есть в данную товарную позицию допустимо определять такой товар, как фигурка животного, символизирующая праздничную новогоднюю тематику.

Однако товар не обладает явными признаками, которые позволили бы однозначно отнести его к позиции 9505. Согласно Пояснениям (том 6) к позиции 9505, приводится толкование термина «праздник» — это определенный день или период в течение года, выделенный обществом, с характерными символами

и связанными с ним обычаями... Следовательно, для отнесения рассматриваемой фигурки пингвина к позиции 9505 товар должен обладать характерной символикой или быть объектом обычая. Наличие новогоднего подарка в «лапах» пингвина и есть указание на обычай, который применим к большинству праздников. Сам подарок и есть, хоть и косвенное, но указание на отнесение товара к праздничным изделиям товарной позиции 9505.

В части рекомендаций комитету ГС от России было выражено мнение о либерализации подхода к классификации товаров 9505 в части достаточности косвенных признаков для отнесения товара к данной товарной позиции.

Следующая категория товаров, на которой важно остановиться — это промышленные и высокотехнологичные товары (машины и оборудование), ввозимые для развития производственных мощностей страны и модернизации действующих предприятий. Для машин и оборудования, не производящихся в Российской Федерации, предусмотрен особый (льготный) порядок перемещения. Для них установлена ставка таможенной пошлины в размере 0%, а также предусмотрено освобождение от уплаты налога на добавленную стоимость. Перечень такого оборудования ограничен и включает в основном крупногабаритные технологические линии, поставляемые на территорию ЕАЭС в разобранном виде. Как правило, такое оборудование из-за своих больших габаритов либо не может быть привезено одновременно на одном транспортном средстве, либо установка в общей технологической линии различных компонентов (блоков) распродолжена по времени (через месяц, год и т. д.).

В целях упрощения перемещения таких товарных партий участником ВЭД через таможенную границу законодательством предусмотрено два механизма предварительной оценки ввозимого оборудования на предмет его соответствия заявленному коду ТН ВЭД и, как следствие, уплаты таможенных и иных платежей.

Первый способ — это получение предварительного решения о классификации товара. Данное решение принимается в региональных таможенных управлениях на основании представленной

участником ВЭД технической документации и является платной государственной услугой. В этом случае дальнейшее декларирование товаров осуществляется путем предоставления груза одновременно одной таможенной партией в таможенный орган. Предельный срок принятия предварительного решения о классификации товара составляет 60 дней.

Второй способ — это получение решения о классификации оборудования, поставляемого в разобранном виде. В этом случае решение выдается Управлением товарной номенклатуры ФТС России на основании поданной участником ВЭД технической документации, а также соответствующих внешнеэкономических контрактов. Декларирование осуществляется по частям или компонентам в течение длительного периода времени, но не более 6 лет [1].

При наличии указанных возможностей участник ВЭД может использовать *третий способ* таможенного оформления такого оборудования без какой-либо предварительной оценки документов таможенными органами. Это прежде всего касается оборудования, на которое установлена ввозная таможенная пошлина для защиты отечественных аналогов и соответственно нет освобождения от оплаты НДС. В отношении таких товаров необходимо обеспечить особый контроль в части классификации как при декларировании, так и после выпуска. Учитывая специфику таких товаров, таможенными законодательствами ЕАЭС [9] и Российской Федерации [10] установлено, что товары, перемещаемые через таможенную границу в виде отдельных компонентов в течение определенного промежутка времени, могут декларироваться путем подачи нескольких деклараций на товары в отношении компонентов товаров с указанием одного классификационного кода ТН ВЭД, которые соответствуют товарам в комплектном или завершеном виде.

Под установленным промежутком времени понимается период времени, превышающий сроки временного хранения товаров (4 месяца), с возможностью продления.

Под компонентом товара понимается составная часть товара в комплектном или завершеном виде, которая указана в качестве такой части в решении о классификации товара,

перемещаемого через таможенную границу ЕАЭС в виде компонентов.

Перечень товаров, в отношении которых таможенными органами принимаются решения о классификации товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, ограничен Решением коллегии ЕЭК [7]. Основными представителями данного перечня являются товары 73, 84–90, 94 групп ТН ВЭД.

Уполномоченным таможенным органом на принятие решения о классификации товаров, перемещаемых в виде компонентов, в Российской Федерации является Управление товарной номенклатуры ФТС России, принимающее в том числе и решения о внесении изменений в такие решения.

Исходя из практики принятия решения о классификации многокомпонентного оборудования, можно выделить следующие компоненты, которые не включаются в перечень решения, в силу того что они не удовлетворяют вышеуказанным положениям ОПИ и примечаниям 3 и 4 к XVI разделу. Как правило, не включаются:

- запасные, сменные и расходные компоненты, не используемые при сборке оборудования, а применяемые в дальнейшем при его эксплуатации;
- компоненты, которые не участвуют в технологическом процессе;
- компоненты, которые технологически или физически не связаны с основными функциональными блоками оборудования;
- строения сборные строительные или металлоконструкции, технологически или физически не связанные с оборудованием (например, ангары и контейнеры, внутри которых размещены части оборудования, но никак с ними не соприкасающиеся и не связанные ни электрическими кабелями, ни трубопроводами);
- защитные ограждения, смонтированные вокруг оборудования;

- мобильные переносные приборы для диагностики и обслуживания оборудования;
- компоненты, которые невозможно идентифицировать по количеству;
- инструменты для сборки и эксплуатации оборудования, которые не являются ручными инструментами (например, гидравлические домкраты, электрические инструменты и пр.).

Включаются только ручные инструменты (отвертки, гаечные ключи и пр.) в количестве, необходимом для сборки или обслуживания соответствующего оборудования или машины. Если инструменты идентичны, то в перечень включаются только те, которые должны использоваться одновременно, если они разные, то допускается только один инструмент каждого типа.

Такое оборудование, как правило, поставляется в рамках инвестиционных проектов, поэтому срыв поставок влияет на экономику страны и очень важна именно оперативность.

Несмотря на трудоемкость и сложность процесса классификации крупногабаритного оборудования, в последние годы возрастает количество такого оборудования, перемещаемого участниками ВЭД через таможенную границу ЕАЭС без получения предварительных решений о классификации товара и решений о классификации товаров, перемещаемых в виде компонентов. При этом от классификационного кода товара зависит не только применение 0% ставки ввозной таможенной пошлины, но и получение участниками ВЭД льгот по уплате НДС в размере 0% в отношении технологического оборудования, аналоги которого не производятся в Российской Федерации. Присвоение неверного классификационного кода товара в соответствии с ТН ВЭД ведет к уклонению от уплаты таможенных платежей.

Существующий алгоритм классификации комбинированных машин и оборудования, состоящих из компонентов, подразумевающих выполнение нескольких функций и перемещаемых в разобранном виде, представлен на рис. 1.

Анализ декларационного массива показывает, что объем оборудования, ввозимого на таможенную территорию ЕАЭС

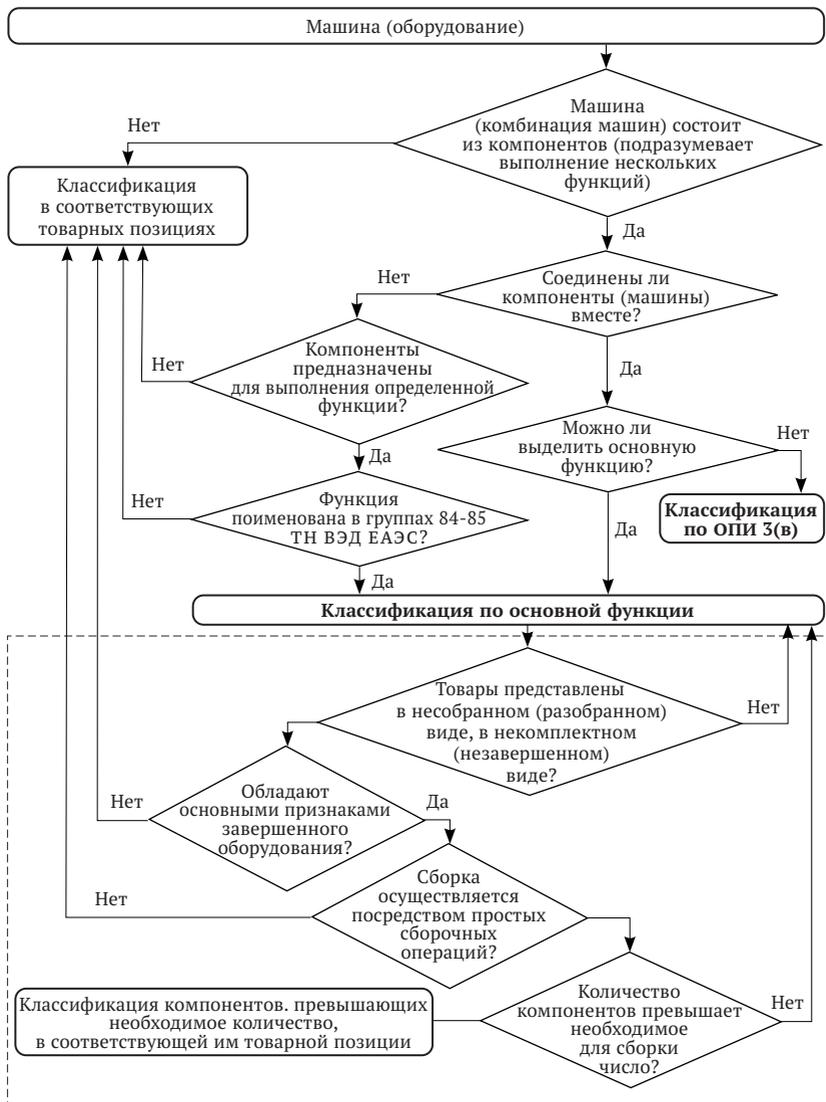


Рис. 1. Алгоритм классификации комбинированных машин и оборудования, состоящих из компонентов, подразумевающих выполнение нескольких функций и перемещаемых в разобранном виде [2].

с освобождением от уплаты ввозных таможенных пошлин и налогов, больше, чем объем принятых решений о классификации товаров, перемещаемых в виде компонентов.

При декларировании крупногабаритного оборудования, представленного для удобства транспортировки в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, одной партией ввозимое многокомпонентное оборудование поступает в зону таможенного контроля в разобранном виде. Возможность определения четких классификационных признаков товара и соотнесения такого товара с соответствующим кодом ТН ВЭД должностным лицом таможенного органа в этом случае затруднена.

Более того, должностному лицу таможенного органа необходимо оценить полноту представленных сведений и комплектность оборудования, размещенного на нескольких транспортных средствах (от 2 до 20 машин, контейнеров или вагонов), в установленное время для проведения документального контроля.

По результатам проведенного исследования можно сделать вывод, что требуется популяризация процедур получения предварительных решений о классификации товара и решений о классификации товаров, перемещаемых в виде компонентов.

На основе предложенных разработок в ФТС России введено в эксплуатацию программное средство «Тарифы-компоненты». Данное программное средство позволяет участникам ВЭД подавать заявление о принятии указанного решения и получать его через раздел «Классификация товаров, перемещаемых в виде компонентов» сервиса «Личный кабинет участника ВЭД», а также получать уведомления от должностных лиц Управления товарной номенклатуры ФТС России о запросе дополнительных сведений для принятия указанных решений и оперативно отвечать на них. Это позволяет автоматизировать процедуру получения решения о классификации товара, перемещаемого в виде компонентов, а также сократить сроки принятия таких решений.

Программное средство требует определенных доработок в части осуществления возможности принятия нескольких решений о классификации товаров, перемещаемых в виде компо-

нентов, по одному заявлению участника ВЭД; осуществления возможности подачи заявления и получения решения о внесении изменений в решение о классификации товара, перемещаемого в виде компонентов; возможности осуществления учета ввезенных компонентов товара, указанного в решении, при их таможенном декларировании должностными лицами таможенного органа.

Кроме того, для осуществления корректного учета компонентов товара должностным лицам таможенных органов необходимо разработать руководство пользователя к вновь внедренному программному средству. Важно предусмотреть в нем возможность просмотра должностным лицом таможенного органа в электронном виде технической документации, на основании которой принималось решение о классификации товара, перемещаемого в виде компонентов. Доступ должностных лиц таможенных органов, осуществляющих учет компонентов в электронный архив декларанта с целью просмотра в электронном виде технической документации, на основании которой принималось решение о классификации товара, перемещаемого в виде компонентов, для осуществления контроля ввоза компонентов значительно повысит качество таможенных услуг.

Перевод процесса получения решений о классификации товаров, перемещаемых в виде компонентов, в электронный вид и сокращение срока их принятия позволит сделать процесс более доступным для участников ВЭД.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алексеева Н. Н. Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности: учебник / Н. Н. Алексеева, Е. И. Андреева. М.: РИО Российской таможенной академии, 2023. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=50814350> (дата обращения: 02.03.2024).
2. Андреева Е. И., Говоров В. В. Классификация комбинированных машин, инструментов для сборки и обслуживания машин и сменных инструментов в товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского

- экономического союза // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 1. С. 50–59. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=37105557> (дата обращения: 02.03.2024).
3. Международная Конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров (заключена в Брюсселе 14.06.1983) (вместе с Протоколом от 24.06.1986). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12619/40f2f9d87bb4f067c2c9bd6b880790496e30000e/?ysclid=lukdxgzqw968847175 (дата обращения: 02.03.2024).
 4. Письмо ФТС России от 31.07.2007 № 06–37/28524 «О классификации в соответствии с ТН ВЭД России овощных смесей». URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/07p28524/> (дата обращения: 02.03.2024).
 5. Пояснения к ТН ВЭД ЕАЭС. URL: <https://eec.eaeunion.org/comission/department/catr/psn/> (дата обращения: 02.03.2024).
 6. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.11.2016 № 129 «О классификации замороженных смесей овощей в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза». URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/16kr0129/?ysclid=lukd3og71k605946362> (дата обращения: 02.03.2024).
 7. Решение коллегии ЕЭК от 03.04.2018 № 45 «Перечень товаров, в отношении которых таможенными органами принимаются решения о классификации товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_295174/92d3e3d03094ed76da5c15fa72b687f1cebd5931/?ysclid=lukdrk4y5e233439340 (дата обращения: 02.03.2024).
 8. Решение Совета ЕЭК от 14.09.2021 № 80 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономиче-

ской комиссии». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_397176/?ysclid=lukdq7pv1l762995920 (дата обращения: 02.03.2024).

9. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019, с изм. от 18.03.2023) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Ст. 17. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/?ysclid=lukd60lj3k593733722 (дата обращения: 02.03.2024).
10. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 № 289-ФЗ (последняя редакция). Ст. 103. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/?ysclid=lukd745bxz839757309 (дата обращения: 02.03.2024).

Информационные технологии при перевозке грузов воздушным транспортом

ТЕРЕНЬКО ПОЛИНА ПАВЛОВНА,
ученый-исследователь Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: pterenko-19@ranepa.ru

МАМЕДОВА ИРАДА АХАТОВНА,
кандидат экономических наук,
заведующая кафедрой логистики и мультимодальных перевозок
Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: mamedova-ia@ranepa.ru

Аннотация. В статье рассматриваются информационные технологии, применяемые при совершении логистических и таможенных операций в отношении грузов, перевозимых воздушным транспортом. В исследовании приводится нормативно-правовая база, закрепляющая возможность использования цифровых продуктов при доставке товаров самолетами, определяются включенные в реестр российского программного обеспечения доверенные компьютерные программы российского происхождения, приводятся конкретные примеры цифровых решений в области грузовых воздушных перевозок с обозначением их функционала, позволяющего автоматически решать задачи, возникающие у грузоотправителей, агентов по наземной обработке, по продаже, у авиакомпаний, транспортно-экспедиторской компании, грузополучателя. В статье рассмотрены электронные средства, применяемые как таможенными органами, так и участниками внешнеэкономической деятельности при существующем порядке совершения таможенных операций, проанализированы основные стратегические направления развития таможенной службы Российской Федерации в сфере цифровой трансформации: создание «интеллектуального» пункта пропуска, разработка концепции развития таможенного оформления экспресс-грузов с едиными информационными программными средствами. В ходе исследования описана реализация этих положений применительно к воздушному транспорту и предложено внедрение представления предварительной информации перед погрузкой товаров на воздушное судно на основе автоматизированной системы целевого контроля.

Ключевые слова: информационные технологии, грузовые авиаперевозки, российское программное обеспечение, электронные перевозочные документы, интеллектуальный пункт пропуска, предварительное информирование, ЕАИС ТО, КПС «АвиаПП», информационная система информационного оператора.

Information technologies used in the transportation of goods by air

TERENKO POLINA PAVLOVNA
scientist-researcher

Faculty of Law of the Institute of Law and National Security
of the RANEPА under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: pterenko-19@ranepa.ru

MAMEDOVA IRADA AKHATOVNA,
candidate of economics,

professor of the Department of Logistics and Multimodal Transportation at the Institute
of Law and National Security of the RANEPА under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: mamedova-ia@ranepa.ru

Abstract. The article discusses information technologies used in the performance of logistics and customs in relation to goods transported by air. The study provides a regulatory framework that establishes the possibility of using digital products for the delivery of goods by aircraft, identifies trusted computer programs of Russian origin included in the register of Russian software, provides specific examples of digital solutions for air cargo transportation, detailing their functionality. The article considers electronic technologies used by customs authorities and participants under the current procedure for customs operations. It analyzes the main strategic directions of development of the customs service in the Russian Federation in terms of digital transformation: the creation of an “intelligent” customs checkpoint, the development of a unified information system for customs clearance of express cargo. The study describes the implementation of these provisions in relation to air transport and suggests the introduction of preloading advance cargo information on an automated target control system.

Keywords: information technologies, Russian software, electronic transportation documents, air cargo transportation, intelligent checkpoint, preliminary information, EAIS TO, KPS «Avia PP», information system of the information operator.

Актуальность данной статьи очевидна, поскольку процесс перевозки грузов воздушным транспортом в настоящее время невозможно представить без применения информационных технологий (ИТ). Документы Международной ассоциации воздушного транспорта: Resolution 672 Form of Multilateral E-Air Waybill Agreement (Резолюция 672 Форма многостороннего соглашения об электронной авианакладной от 28.12.2019), Standard Procedures for Preloading Advance Cargo Information (PLA-CI) Manual (Руководство по стандартным процедурам предварительной загрузки информации о грузе), Cargo-XML Toolkit

(CXML) (Стандарт для обмена сообщениями о воздушных грузах) — являются подтверждением данного факта. Руководства описывают порядок отправки транспортных и коммерческих документов между грузоотправителями, экспедиторами, агентами по наземному обслуживанию, службами авиационной безопасности, грузополучателями и другими государственными органами, а также предварительной информации для таможенных органов с помощью технических средств связи в электронном виде. Современные технологичные продукты используются как в логистической цепочке доставки товаров самолетами, так и при таможенном оформлении.

Разработка отечественных информационных продуктов является наиболее актуальной тенденцией на российском рынке грузовых авиаперевозок в связи с прекращением функционирования программного обеспечения зарубежных компаний. Российские разработчики, решая задачу, поставленную в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, предлагают сервисные модели IT-решений, которые должны соответствовать требованиям Правительства Российской Федерации от 08.08.2022 № 1393, в виде приложений, включенных в реестр российского программного обеспечения, для обмена данными между участниками логистической цепочки грузовых воздушных перевозок, сбора и агрегации данных о рейсах и других транспортных услуг¹.

Российская IT-компания ООО «Айти авиа», уже более 20 лет специализирующаяся на создании информационных сервисов для рынка авиационных грузовых перевозок, является разра-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок, к базам данных, входящим в ее состав, к информационно-телекоммуникационной сети, обеспечивающей работу указанной автоматизированной информационной системы, к ее оператору, а также мер по защите информации, содержащейся в ней, и порядка ее функционирования и изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» от 08.08.2022 № 1393 // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ) <http://pravo.gov.ru/>. 2022. П. 9.

ботчиком программы для электронно-вычислительных машин (ЭВМ) «Автоматизированная система управления грузовыми перевозками для авиакомпаний и транспортных компаний», которая включена в реестр с 2021 г. Данный информационный продукт предназначен для логистических, транспортно-экспедиторских компаний, агентов по продаже грузовых авиаперевозок, по наземной обработке и доступен для эксплуатации через браузер сети Интернет вне зависимости от операционной системы устройства. Функциональные характеристики программного обеспечения включают пять блоков: расписание и рейсы, тарификация и управление доходами, контроль движения грузов, учет перевозок и взаиморасчеты. В целом «Автоматизированная система управления грузовыми перевозками для авиакомпаний и транспортных компаний» позволяет обрабатывать транспортные документы в цифровом формате, проводить финансовые операции с клиентами, рассчитывать доступные плановые грузовые емкости в соответствии с предельной коммерческой нагрузкой воздушного судна, оформлять бронирование рейсов и мест на самолете, обеспечивать прослеживаемость перемещения авиационных средств пакетирования (ULD), информировать о движении и местонахождении товаров, изучать базу данных агентов, действующие тарифы и надбавки, расписание полетов в режиме реального времени, передавать данные по предварительному информированию, формы отчетности владельцев СВХ¹.

В 2022 г. российская группа компаний «Монитор Софт Урал» представила программное обеспечение «AC Weight&Balance Airport@Cloud» в виде интернет-сервиса, доступного по защищенным каналам связи для любого устройства с выходом в сеть Интернет в форме web-приложения или облачного решения.

¹ Программа для ЭВМ «Автоматизированная система управления грузовыми перевозками для авиакомпаний и транспортных компаний», далее «ПО», разработана для профессиональных участников рынка грузовых авиаперевозок // [Электронный ресурс]. Официальный сайт российской IT-компании «Айти авиа». URL: <https://www.itavia.ru/documents/cms.html> (дата обращения: 26.03.24).

Информационная технология позволяет оперативно распределять грузы в отсеках воздушного судна, автоматически контролировать ограничения загрузки, рассчитывать центровку и воспроизводить информацию в виде графика, сигнализировать о некорректных действиях пользователя¹.

Программный комплекс «Продажа и учет авиационных грузовых перевозок», разработанный компанией ООО «Центурион-Инновации», является наиболее современной информационной технологией. Компьютерный продукт предоставляет следующие возможности: бронирование, расчет и продажа провозных емкостей, распределение авианакладных между контрагентами, оформление перевозочных документов, формирование счетов и отчетов, интеграция с внешними системами, взаимодействие с таможенными органами средствами электронного документооборота при совершении таможенных операций².

Большинство грузовых терминалов предлагает грузоотправителям, перевозчикам, грузополучателям использовать личный кабинет на собственном сайте в сети Интернет. Например, крупнейший грузовой терминал «Шереметьево-карго» в форме онлайн-доступа оказывает следующие ИТ-услуги: личный кабинет авиакомпании, содержащий информацию по бронированию и детализации обработки груза в реальном времени; личный кабинет заказчика с возможностями по проверке статуса авианакладной, отслеживанию местонахождения груза, оформлению транспортного пропуска, отображению финансовой информации, расписания рейсов, электронной очереди; таможенная информация, в ходе которой происходит подача предварительных данных и получение номера зарегистрированной таможенной

¹ Современные облачные ИТ-решения для аэропортов и авиакомпаний // [Электронный ресурс]. MSU ИТ-решения для авиации. Группа компаний «Монитор Софт Урал». URL: <http://msural.ru/#team> (дата обращения: 26.03.24).

² Программный комплекс «Продажа и учет авиационных грузовых перевозок» // [Электронный ресурс]. Официальный сайт ООО «Центурион-Инновации». URL: <https://www.cn-innov.ru/cargo.html> (дата обращения: 26.03.24).

декларации, уведомлений о грузах, перемещенных на таможенный склад или с него.

На 2, 3, 5, 6-м этапах до 2025 г. планируется осуществить перевод пяти авиационных документов в цифровой формат для создания государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), которая необходима для функционирования национальной цифровой транспортно-логистической платформы, позволяющей в безбумажном виде взаимодействовать с Федеральной таможенной службой, другими государственными органами и представителями бизнеса в форме «одного окна». Перечень воздушных документов, предполагаемых к использованию в электронной системе, в данный момент уточняется¹.

Применение цифровых технологий в сфере совершения таможенных операций в отношении грузов, перевозимых воздушным транспортом, на пространстве Евразийского экономического союза началось в 2017 г. с предварительного информирования, а активно стало эксплуатироваться с внедрения центров электронного декларирования, в которых происходит регистрация таможенных деклараций через единую автоматизированную информационную систему таможенных органов (ЕАИС ТО). Конкретно для Московского авиаузла такая деятельность осуществляется на Авиационном таможенном посту для товаров, перевозимых самолетами через

¹ Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил обмена электронными перевозочными документами и сведениями, содержащимися в них, между участниками информационного взаимодействия, направления таких документов и сведений в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, а также представления иной информации, связанной с обработкой таких документов и сведений, из информационной системы электронных перевозочных документов в государственную информационную систему электронных перевозочных документов по запросу оператора государственной информационной системы электронных перевозочных документов» от 21.05.2022 № 931 // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ). <http://pravo.gov.ru/>. 2022.

аэропорты Шереметьево, Домодедово, Внуково и помещаемых под специальную таможенную процедуру при авиаперевозке через иные воздушные пункты пропуска. Для остальных товаров, прибывающих или убывающих в рамках трансграничных перевозок самолетами в другие аэропорты, участник внешнеэкономической деятельности (ВЭД) подает таможенную декларацию по месту налогового учета в региональные центры электронного декларирования. Кроме того, сам порядок совершения таможенных операций уже подразумевает подачу участником ВЭД необходимых для таможенного оформления и подписанных усиленной электронной цифровой подписью документов через личный кабинет участника ВЭД или информационную систему информационного оператора (ИС ИО), что позволяет предоставить их в ведение таможенных инспекторов в Автоматизированной системе внешнего доступа таможенных органов, а также последующее взаимодействие с таможенными органами по поводу предварительной информации через ЕАИС ТО в соответствии с нормативно-правовыми актами Федеральной таможенной службы Российской Федерации. ИС ИО могут быть представлены программными пакетами ООО «Альта-Софт», ООО «СТМ» ВЭД, АО «Российский экспортный центр» и др.¹ Комплексное программное средство «Авиационный пункт пропуска» (КПС «АвиаПП») используется таможенными органами при фиксации уведомления о прибытии / убытии, проведении проверки представленной предварительной информации, осуществлении межведомственного взаимодействия.

¹ Список информационных операторов, с которыми у ЦИТТУ заключены соглашения об информационном взаимодействии при представлении сведений в электронной форме с использованием международной ассоциации сетей «Интернет» // [Электронный ресурс]. Официальный сайт Федеральной таможенной службы Российской Федерации. URL: <https://customs.gov.ru/spisok-informacionnyx-operatorov,-s-kotorymi-u-czittu-zaklyuchen-y-soglasheniya-ob-informacionnom-vzaimodejstvii-pri-predstavlenii-svedenij-v-elektronnoj-forme-s-ispol-zovaniem-mezhdunarodnoj-assocziaczii-setej-internet> (дата обращения: 26.03.24).

Реализация положения Стратегии развития ФТС России до 2030 года о создании «интеллектуального» пункта пропуска является наиболее актуальной в условиях цифровой трансформации совершения таможенных операций при перевозке грузов воздушным транспортом. Данное направление предусматривает использование юридически значимого электронного документооборота, исключающего необходимость бумажного обмена и физического присутствия участника ВЭД, автоматизацию принятия решения должностным лицом таможенного органа (ДЛТО), применение искусственного интеллекта в использовании технических средств таможенного контроля. Ограниченность принимающих участие в совершении таможенных операций в воздушном пункте пропуска участников ВЭД, высокие требования международного, наднационального и национального законодательства к обеспечению безопасности грузов, принимаемых к транспортировке по воздуху, наличие опыта электронного обмена документами в аэропортах Московского авиаузла являются факторами, которые способствуют воплощению «интеллектуального» воздушного пункта пропуска¹.

Кроме того, разработка до 2024 г. и реализация до 2030 г. перспективной модели воздушного пункта пропуска может послужить основой для создания «интеллектуального» пункта пропуска. Такое новшество состоит из информационной системы, информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, объединяющей данные в единое информационное пространство и предоставляющей гарантированный уровень информационной безопасности таможенным инспекторам при выполнении ими своих должностных обязанностей. Также перспективная модель воздушного пункта пропуска предусматривает сбор предварительной информации о воздушных судах в качестве транспортных средств международной перевозки, о грузах,

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» от 23.05.2020 № 1388-р // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ). <http://pravo.gov.ru/>. 2020. С изм. и доп. в ред. от 08.07.2023. С. 19–22.

необходимых для прохождения государственных контрольных мероприятий документах, прогнозирование объема грузопотока, осуществление межведомственного взаимодействия¹.

Разработка Концепции развития таможенного оформления экспресс-грузов, все чаще доставляемых воздушными судами, с едиными информационными программными средствами является еще одним важным аспектом в рамках цифровизации согласно Стратегии развития Федеральной таможенной службы до 2030 года. В настоящий момент действующий Приказ Министерства финансов РФ от 26.04.2022 № 62н «Об определении требований к лицам, осуществляющим доставку товаров для личного пользования в качестве экспресс-грузов и декларирование товаров для личного пользования, доставляемых в адрес физических лиц в качестве экспресс-грузов, и порядка совершения таможенных операций в отношении таких товаров, включая операции по уплате таможенных пошлин, налогов» предусматривает взаимодействие таможенного представителя с таможенными органами посредством электронного обмена через ЕАИС ТО и информационной системы, соответствующей предписаниям. Создание общей программы для всех участников ВЭД, транспортирующих экспресс-грузы, ставится в качестве задачи до 2030 г.

Поддача предпозвучной предварительной информации о грузе (PLACI), о которой говорится в Standard Procedures for Preloading Advance Cargo Information (PLACI) Manual (Руководстве по стандартным процедурам предварительной загрузки

¹ Распоряжение Министерства транспорта России «О перспективных моделях автомобильного, морского, железнодорожного и воздушного пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, используемых в качестве стандарта при строительстве, реконструкции, оборудовании и техническом оснащении зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» от 21.10.2022 № ВС-270-р // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ). <http://pravo.gov.ru/>. 2022. С изм. и доп. в ред. от 25.12.2023. II, VI.

предварительной информации), является важным аспектом совершенствования таможенных операций на воздушном транспорте согласно разработке Всемирной таможенной организации (ВТамО) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В настоящий момент согласно нормативно-правовым актам ФТС только предполетная предварительная информация о грузе (АСИ) используется, что соответствует Рамочным стандартам безопасности и упрощения мировой торговли. Внедрение нового формата предварительной информации на основе автоматизированной системы целевого контроля позволит избежать дублирования представления информации таможенным органам и службам авиационной безопасности, оценивать уровень риска грузовой отправки еще до погрузки на борт самолета, акцентировать внимание на грузах повышенного риска опасности, например на различных классах опасных грузов, в том числе активно транспортируемых по воздуху и способных самовозгораться литий-ионных аккумуляторов, что упростит их обнаружение. Для товаров, представляющих низкий уровень риска, подача PLACI сократит временные интервалы их обработки. Существующие и положенные в основу Руководства по стандартным процедурам предварительной загрузки предварительной информации (PLACI) пилотные системы предварительного досмотра авиационного груза (ACAS) в США, предоставления информации о грузе до его погрузки для обеспечения безопасного ввоза (PRECISE) в странах Европейского союза, целевого контроля авиагруза до его погрузки (РАСТ) в Канаде могут быть изучены и применены в практике выполнения должностных обязанностей таможенных органов стран — членов ЕАЭС¹.

¹ Совместные ВТамО–ИКАО руководящие принципы предоставления предварительной информации о грузе до его погрузки (PLACI). Издание первое. Текст: электронный // Официальный сайт Всемирной таможенной организации, Международной организации гражданской авиации. URL: <https://elibrary.icao.int/home> (дата обращения: 25.03.2024).

Заключение. Таким образом, современные информационные технологии при перевозке грузов воздушным транспортом представляют собой программные продукты в виде интернет-сервиса, чаще всего с возможностью доступа через браузер сети Интернет вне зависимости от операционной системы устройства. Функционал таких программных обеспечений позволяет упрощать работу грузоотправителей, экспедиторов, служб по наземной обработке грузов, перевозчиков, аэропортов, таможенных органов, грузополучателей, соединяя всех участников логистической цепочки грузовых воздушных перевозок воедино благодаря цифровому формату. Существующий порядок совершения таможенных операций в отношении товаров, транспортируемых самолетами, имеет длительный опыт применения электронных программ и информационных систем информационных операторов, что обеспечивает оптимизацию выполнения работы должностных лиц таможенных органов, сокращение времени для выпуска товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой для участника внешнеэкономической деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок, к базам данных, входящим в ее состав, к информационно-телекоммуникационной сети, обеспечивающей работу указанной автоматизированной информационной системы, к ее оператору, а также мер по защите информации, содержащейся в ней, и порядка ее функционирования и изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» от 08.08.2022 № 1393 // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ) <http://pravo.gov.ru/>. 2022.
2. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил обмена электронными перевозочными документами и сведениями, содержащимися

в них, между участниками информационного взаимодействия, направления таких документов и сведений в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, а также представления иной информации, связанной с обработкой таких документов и сведений, из информационной системы электронных перевозочных документов в государственную информационную систему электронных перевозочных документов по запросу оператора государственной информационной системы электронных перевозочных документов» от 21.05.2022 № 931 // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ). <http://pravo.gov.ru/>. 2022.

3. Распоряжение Министерства транспорта России «О перспективных моделях автомобильного, морского, железнодорожного и воздушного пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, используемых в качестве стандарта при строительстве, реконструкции, оборудовании и техническом оснащении зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» от 21.10.2022 № ВС-270-р // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ) <http://pravo.gov.ru/>. 2022 г. С изм. и доп. в ред. от 25.12.2023.
4. Распоряжение Правительства Российской Федерации «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» от 27.11.2021 № 3363-р // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ). <http://pravo.gov.ru/>. 2021.
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» от 23.05.2020 № 1388-р // Официальный интернет-портал правовой информации (ГСПИ). <http://pravo.gov.ru/>. 2020. С изм. и доп. в ред. от 08.07.2023.
6. Цифровизация: шаг за шагом. «Интеллектуальная» граница // Таможня. 2024. № 1 (475). С. 16–19.

7. Руководство по стандартным процедурам предварительной загрузки предварительной информации о грузе (PLACI). Издание 5. Текст: электронный // Официальный сайт Международной ассоциации воздушного транспорта. URL: <https://www.iata.org/en/publications/store/placi-standard-procedures-for-preloading-advance-cargo-information/> (дата обращения: 25.03.2024).
8. Совместные ВТамО–ИКАО руководящие принципы предоставления предварительной информации о грузе до его погрузки (PLACI). Издание первое. Текст: электронный // Официальный сайт Всемирной таможенной организации, Международной организации гражданской авиации. URL: <https://elibrary.icao.int/home> (дата обращения: 25.03.2024).
9. SAFE Framework Рамочные стандарты безопасности и упрощения мировой торговли. Издание 2021 года. Текст: электронный // Официальный сайт Всемирной таможенной организации. URL: <https://www.wcoomd.org/>. 2021. С изм. и доп. в ред. от 2021 (дата обращения: 26.03.24).
10. Автоматизированная система таможенного оформления и таможенного контроля в пограничных пунктах пропуска // [Электронный ресурс]. Сайт компании LifeIT — IT for Life. URL: <http://lifeit.ru/portfolio/as-pp/> (дата обращения: 26.03.24).
11. Официальный сайт реестра российского программного обеспечения // [Электронный ресурс]. URL: <https://reestr.digital.gov.ru/> (дата обращения: 26.03.24).
12. Программа для ЭВМ «Автоматизированная система управления грузовыми перевозками для авиакомпаний и транспортных компаний», далее «ПО», разработана для профессиональных участников рынка грузовых авиаперевозок // [Электронный ресурс]. Официальный сайт российской IT-компании «Айти авиа». URL: <https://www.itavia.ru/documents/cms.html> (дата обращения: 26.03.24).
13. Программный комплекс «Продажа и учет авиационных грузовых перевозок» // [Электронный ресурс]. Официальный сайт ООО «Центурион-Инновации». URL: <https://www.cn-innov.ru/cargo.html> (дата обращения: 26.03.24).

14. Современные облачные IT-решения для аэропортов и авиакомпаний // [Электронный ресурс]. MSU IT-решения для авиации. Группа компаний «Монитор Софт Урал». URL: <http://msural.ru/#team> (дата обращения: 26.03.24).
15. Список информационных операторов, с которыми у ЦИТТУ заключены соглашения об информационном взаимодействии при представлении сведений в электронной форме с использованием международной ассоциации сетей «Интернет» // [Электронный ресурс]. Официальный сайт Федеральной таможенной службы Российской Федерации. URL: <https://customs.gov.ru/spisok-informaczionnyx-operatorov,-s-kotorymi-u-czittu-zaklyucheny-soglasheniya-ob-informaczionnom-vzaimodejstvii-pri-predstavlenii-svedenij-v-elektronnoj-forme-s-ispol-zovaniem-mezhdunarodnoj-assocziaczii-setej-internet> (дата обращения: 26.03.24).

Членство таможенных представителей в профессиональных сообществах (саморегулируемых организациях) как средство трансформации государственного контроля в условиях цифровизации экономики

Котов Игорь Вадимович,
аспирант кафедры предпринимательского, трудового и корпоративного права
Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте
Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: igor30121997@yandex.ru

Аннотация. В статье обращается внимание на то, что в целях исключения избыточного вмешательства государственных органов в деятельность таможенных представителей необходима передача ряда публичных функций саморегулируемым организациям, членство в которых станет «допуском» к осуществлению деятельности в качестве таможенного представителя. Автором подробно проанализированы преимущества внедрения обязательного членства в саморегулируемых организациях и поддержана концепция законопроекта «О саморегулируемых организациях таможенных представителей», предложенная Национальным объединением таможенных представителей.

Ключевые слова: таможенный представитель, таможенные органы, внешнеэкономическая деятельность, саморегулируемая организация, членство.

Membership of customs representatives in professional communities (self-regulatory organizations) as a means of transforming state control in the context of digitalization of the economy

KOTOV IGOR VADIMOVICH,
postgraduate student of the Department of Entrepreneurship, labor and corporate law,
Institute of Law and National Security
of the RANEPa under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: igor30121997@yandex.ru

Abstract. The article draws attention to the fact that in order to exclude excessive interference of state bodies in the activities of customs representatives, it is necessary to transfer a number of public functions to self-regulating organizations, membership in which will become an “admission” to carry out activities as a customs representative. The author analyzes in detail the advantages of introducing mandatory membership in self-

regulating organizations, and supports the concept of the draft law “On Self-regulating organizations of Customs Representatives” proposed by the National Association of Customs Representatives.

Keywords: customs representative, customs authorities, foreign economic activity, self-regulating organization, membership.

Правовой статус таможенного представителя всегда рассматривается через призму не только гражданского, но и таможенного законодательства Российской Федерации. Обусловлено подобное тем, что таможенный представитель является субъектом не только и не столько частных, сколько публичных отношений и по сути является своего рода связующим звеном между таможенными органами и участником внешнеторговой деятельности.

Согласно ч. 3 ст. 346 Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» таможенный представитель оказывает услуги по совершению таможенных операций для помещения товаров под таможенную процедуру на основании договора, который заключается непосредственно между таможенным представителем и декларантом либо экспедитором, в случае если по договору транспортной экспедиции декларант поручил экспедитору заключить договор с таможенным представителем¹. В юридической литературе такой договор характеризуют как смешанный, который сочетает в себе элементы договора возмездного оказания услуг (консультирование декларанта, представление документов и сведений в таможенные органы, предъявление в таможенный орган товаров и документов, оплата таможенных платежей) и договора поручения (юридические действия от имени декларанта при взаимодействии с таможенными органами: таможенное декларирование товаров)². Во многом исходя из представленной правовой природы

¹ Собрание законодательства РФ. 2018. № 32 (часть I). Ст. 5082.

² Брикса К. О. Проблема квалификации договора таможенного представительства // Гражданское право. 2021. № 2. С. 31–32.

договора, который заключается таможенным представителем, судебные органы рассматривают его как лицо, которое на профессиональной основе осуществляет посредничество между декларантом и таможенным органом (см., например: постановление Арбитражного суда Московского округа от 22.08.2023 № Ф05–19728/2023; постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 01.06.2023 № 09АП-22637/2023 по делу № А40–198528/2022).

Подтверждает характеристику деятельности таможенного представителя как посреднической и сама экономико-правовая суть таможенного представительства, которая рассматривается в доктринальных источниках как профессиональное посредничество между таможенными органами как субъектами государственной власти и участниками внешнеэкономической деятельности в таможенно-правовых отношениях, связанных с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза¹.

Характеристика деятельности таможенного представителя как посреднической приводит к формированию в юридической литературе точки зрения, согласно которой таможенный представитель в развитии таможенных отношений является фигурой второстепенной, не главной, а в условиях цифровизации вообще может быть исключен из таможенных процедур. Так, по мнению Е. В. Красовой и В. М. Останиной, «достижение быстроты, корректности и удобства процедур электронного таможенного оформления для бизнеса будет способствовать постепенному отказу участников ВЭД от услуг таможенных представителей»². Однако даже при таком подходе к вопросу о существовании таможенных представителей в условиях цифровизации таможен-

¹ Табаков А. В. Чьи интересы представляет таможенный представитель? Опыт изучения неформальных отношений в таможенной сфере // Ученые записки СПб филиала РТА. 2015. № 2 (54). С. 4

² Красова Е. В., Останина В. М. Роль и проблемы института таможенных представителей в развитии внешнеэкономической деятельности // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2021. № 2. С. 109.

ных процедур ученые не исключают нового витка в деятельности таможенных представителей в современных условиях и соглашаются с позицией представителей таможенной службы, полагающих, что институт таможенных представителей также должен трансформироваться, приспосабливаться к изменениям, предлагать свои решения¹. Считаем возможным согласиться со сказанным, поскольку таможенный представитель является важным связующим звеном между таможенными органами и субъектами внешнеэкономической деятельности, которое даже в условиях цифровизации таможенных процедур не только не исчезнет, но будет укрепляться, так как именно такие опытные специалисты помогут разобраться в сложностях применения новых технологий и оборудования.

Возвращаясь к вопросу о наличии договорных отношений между таможенным представителем и декларантом, подчеркнем, что они лежат в области гражданского законодательства, но, как справедливо отмечается в юридической литературе, не являются первичными. А. Г. Федякина обращает внимание на то, что договорные отношения декларанта и таможенного представителя опосредуются публичным субъектом (таможенным органом), без взаимодействия с которым не имели бы смысла гражданско-правовые отношения².

Кроме того, сам правовой статус таможенного представителя обусловлен фактом включения сведений о нем в реестр таможенных представителей, к такому лицу предъявляются повышенные требования (наличие договора страхования ответственности, финансовое обеспечение деятельности, жесткие требования к штатному составу работников), четкие условия для включения в реестр таможенных представителей (ст. 347 ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»). Судебные органы рассматривают таможенного

¹ Там же. С. 109.

² Федякина А. Г. Соотношение частных и публичных интересов в деятельности таможенного представителя // International Journal of Humanities and Natural Sciences. 2021. Vol. 2–3 (53). 2021. С. 128.

представителя как специализированного субъекта внешнеэкономической деятельности, а обязательные условия для приобретения статуса таможенного представителя характеризуются судами как признаки добросовестности и законопослушности (см., например: постановление Арбитражного суда Московского округа от 10.06.2021 № Ф05–8412/2021 по делу № А40–131727/2020).

Во многом такая специфика правового положения таможенного представителя, являющегося своего рода проводником взаимоотношений между таможенными органами и декларантом позволила в доктрине выделять особенности правового регулирования таможенно-посреднической деятельности и с постоянной периодичностью возвращаться к вопросу о саморегулировании деятельности таможенных представителей¹.

Основной аргумент в пользу введения саморегулирования деятельности таможенных представителей, который высказывается в юридической литературе, — это необходимость исключить зависимость таможенного представителя от таможенных органов (осуществляющих допуск таможенного представителя к его бизнесу), перед которыми он должен отстаивать интересы своего клиента — участника международной торговли². Более того, подобные аргументы в пользу внедрения саморегулирования в деятельность таможенных представителей можно обнаружить в письме Министерства экономического развития РФ от 02.04.2012 № 5915-эн/Д10и: «... по мнению бизнес-сообщества, очевидным недостатком действующего порядка являются избыточное вмешательство государственных органов в деятельность

¹ Клименко Е. А. Особенности правового регулирования таможенного представительства // Право и государство: теория и практика. 2021. № 11 (203). С. 408.

² См., напр.: Соколова Л. Я. К вопросу о роли саморегулирования в сфере таможенных правоотношений // Ученые записки СПб филиала РТА. 2020. № 1 (73). С. 43.; Красова Е. В., Останина В. М. Роль и проблемы института таможенных представителей в развитии внешнеэкономической деятельности // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2021. № 2. С. 113.

таможенных представителей, возможность принятия мер административного давления в ущерб оказываемым услугам участникам ВЭД...»¹.

Следует обратить внимание, что саморегулирование деятельности таможенных представителей в настоящее время имеет место, такая возможность установлена на уровне Федерального закона от 01.12.2007 № 315-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О саморегулируемых организациях», в котором закрепляется, что субъекты предпринимательской или профессиональной деятельности могут создавать саморегулируемые организации². По общему правилу создание и членство в названных организациях подчинено принципу добровольности и само членство не является условием для осуществления того или иного вида деятельности. Исходя из указанных правил в настоящее время в России функционирует ассоциация (СРО) «Национальное объединение таможенных представителей» (устав утвержден решением общего собрания членов ассоциации; протокол № 1 от 13.01.2016)³. В состав членов данной организации включены 38 таможенных представителей, реестр членов приводится на сайте названной организации.

Однако формирование саморегулирования деятельности таможенных представителей на добровольной основе не решает вопросы избыточного государственного вмешательства государственных органов в деятельность таможенных представителей и исключения административного давления. Поэтому, говоря о саморегулировании и о его внедрении в деятельность таможенных представителей, стоит уточнить, что речь должна идти здесь об обязательном саморегулировании, которое также установлено в п. 2 ст. 5 Федерального закона «О саморегулируемых организациях» и с которым законодатель связывает возможность ведения того или иного вида деятельности (п. 1 ст. 49

¹ Сайт Национального объединения таможенных представителей. URL.: http://notp.ru/?page_id=248 (дата обращения 27.03.2024).

² Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 49. Ст. 6076.

³ Сайт Национального объединения таможенных представителей. URL.: http://notp.ru/?page_id=150 (дата обращения 27.03.2024).

ГК РФ). Именно в таком контексте приводятся предложения в концепции законопроекта «О саморегулируемых организациях таможенных представителей», которая предложена к рассмотрению Национальным объединением таможенных представителей¹. Разработчики концепции предприняли попытку сформировать на основе механизмов саморегулирования порядок вхождения профессиональных участников на рынок услуг таможенных представителей без прямого участия таможенных органов; обеспечение высоких стандартов соответствующей профессиональной деятельности и контроля за их соблюдением; создание прозрачной системы контроля за деятельностью таможенных представителей и саморегулируемых организаций таможенных представителей; снижение расходов бюджета Российской Федерации. На наш взгляд, представленная концепция заслуживает одобрения и решает многие проблемы института таможенных представителей.

Сама же конструкция саморегулируемых организаций (далее — СРО) дает ряд преимуществ по сравнению с государственным регулированием, начиная с вопросов регулирования и заканчивая вопросом обеспечения имущественной ответственности членом названных организаций. Кроме того, система саморегулирования имеет не только внутреннюю среду (корпоративное управление) — отношения между членами СРО и участниками определенной отрасли экономики, но и внешнюю среду (управление предпринимательской и профессиональной деятельностью на определенном рынке) — отношения между участниками саморегулируемой организации и потребителями товаров, работ и услуг, предоставляемых субъектами предпринимательской и профессиональной деятельности — участниками СРО. Такое удачное воплощение в саморегулировании двух составляющих ее регулятивного элемента как нельзя лучше подчеркивает оптимальность формирования перехода от избыточного государственного регулирования таможенных представителей к новому и более эффективному

¹ Сайт Национального объединения таможенных представителей. URL.: http://notp.ru/?page_id=243 (дата обращения 27.03.2024).

способу выстраивания независимого института таможенных представителей со здоровой конкуренцией.

Кроме того, СРО привлекательна для решения вопроса в части замены государственного регулирования на саморегулирование таможенных представителей и в плане того, что такие организации имеют публичные функции, которые им передаются государством. Не случайно в юридической литературе при рассмотрении статуса СРО, основанной на обязательном членстве, неоднократно подчеркивали наличие у нее публичных функций, несмотря на то что такая организация остается в лоне частного права. Так, Г. Д. Отнюкова обращает внимание на то, что СРО регулируют и контролируют предпринимательскую деятельность своих членов, осуществляют функции, переданные им государством¹. По мнению И. В. Ершовой, сущность саморегулирования заключается в том, что государство передает отдельные функции по государственному регулированию предпринимательской и профессиональной деятельности СРО². Возможность передачи таким организациям ряда публичных (государственных) функций подтвердил и Конституционный суд, который в своем постановлении от 15.05.1998 № 15-П указал: «Конституция Российской Федерации не запрещает государству передавать отдельные полномочия исполнительных органов власти негосударственным организациям, участвующим в выполнении функций публичной власти. По смыслу ее статей 78 (части 2 и 3) и 132 (часть 2) такая передача возможна при условии, что это не противоречит Конституции Российской Федерации и федеральным законам»³.

¹ Государственное регулирование экономической деятельности в условиях членства России во Всемирной торговой организации, Евразийском экономическом сообществе и Таможенном союзе: монография / отв. ред. И. В. Ершова. М., 2014. С. 13.

² Ершова И. В. Саморегулирование предпринимательской и профессиональной деятельности: вопросы теории и законодательства // Актуальные проблемы российского права. 2014. № 10 (47). С. 2145.

³ Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. Ст. 2491.

Напомним также, что саморегулирование, выстроенное на основе обязательности членства, пришло в Россию на смену лицензированию как одному из способов государственного регулирования и прочно закрепило свои позиции в таких областях, как строительство, финансовая деятельность, арбитражное управление, аудиторская деятельность и т. д. Сравнительная характеристика этих двух способов регулирования позволила ученым сделать следующий вывод: «лицензирование представляет собой совокупность санкционированных государством запретов и ограничений предпринимательской инициативы организаций, а саморегулирование, напротив, дополняет содержание деятельности посредством создания и внедрения правил оказания услуг и стандартов их качества»¹. С этой точки зрения саморегулирование также имеет преимущества перед государственным регулированием и позволит повысить качество предоставляемых таможенными представителями услуг.

Таким образом, с учетом всего вышесказанного считаем необходимым и важным поддержать авторов концепции законопроекта «О саморегулируемых организациях таможенных представителей» и дать «старт» обязательному саморегулированию деятельности таможенных представителей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 32 (часть I). Ст. 5082.

¹ Шаронов С. А. Соотношение лицензирования и саморегулирования охранной деятельности как разновидности предпринимательства // Юрист. 2016. № 8. С. 25.

2. Федеральный закон от 01.12.2007 № 315-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О саморегулируемых организациях» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 49. Ст. 6076.
3. Постановление Конституционного суда Российской Федерации от 19.05.1998 № 15-П «По делу о проверке конституционности отдельных положений статей 2, 12, 17, 24 и 34 Основ законодательства Российской Федерации о нотариате» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. Ст. 2491.
4. Концепция законопроекта «О саморегулируемых организациях таможенных представителей». URL.: http://notpr.ru/?page_id=243 (дата обращения: 27.03.2024).
5. Брикса К. О. Проблема квалификации договора таможенного представительства // Гражданское право. 2021. № 2.
6. Государственное регулирование экономической деятельности в условиях членства России во Всемирной торговой организации, Евразийском экономическом сообществе и Таможенном союзе: монография / отв. ред. И. В. Ершова. М.: ИНФРА-М, 2014.
7. Ершова И. В. Саморегулирование предпринимательской и профессиональной деятельности: вопросы теории и законодательства // Актуальные проблемы российского права. 2014. № 10 (47).
8. Клименко Е. А. Особенности правового регулирования таможенного представительства // Право и государство: теория и практика. 2021. № 11 (203).
9. Красова Е. В., Останина В. М. Роль и проблемы института таможенных представителей в развитии внешнеэкономической деятельности // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2021. № 2.
10. Соколова Л. Я. К вопросу о роли саморегулирования в сфере таможенных правоотношений // Ученые записки СПб филиала РТА. 2020. № 1 (73).
11. Табаков А. В. Чьи интересы представляет таможенный представитель? Опыт изучения неформальных отношений

- в таможенной сфере // Ученые записки СПб филиала РТА. 2015. № 2 (54).
12. Федякина А.Г. Соотношение частных и публичных интересов в деятельности таможенного представителя // International Journal of Humanities and Natural Sciences. 2021. Vol. 2–3 (53). 2021.
 13. Шаронов С.А. Соотношение лицензирования и саморегулирования охранной деятельности как разновидности предпринимательства // Юрист. 2016. № 8.

Применение бондовых складов в условиях масштабного развития международной электронной торговли

ЖИХАРЕВА ВАРВАРА ДАНИЛОВНА,
студентка 5-го курса факультета таможенного дела Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: sgiha26@gmail.com

Аннотация. В статье рассматриваются особенности функционирования электронной торговли в мировых торговых отношениях, особенности внедрения и применения электронной торговли, удобства этого вида торговли для развития международных торговых отношений, специфика применения бондовых складов при осуществлении международной электронной торговли, преимущества бондовых складов для участников внешнеэкономической деятельности и государства при внедрении и развитии электронной торговли в государстве в совокупности с применением мер таможенного контроля. Проанализирована классификация бондовых складов и особенности отдельных видов бондовых складов, а также особенности применения бондовых складов за рубежом — в США и Китае. Подчеркнуты преимущества применения бондовых складов в этих государствах и возможности расширения механизма их применения. Отмечены возможности внедрения бондовых складов на территории Российской Федерации.

Ключевые слова: бондовый склад, электронная торговля, импорт, таможенный контроль, таможенные пошлины, классификация бондовых складов, анализ применения бондовых складов.

Application of bonded warehouses in the context of large-scale development of international e-commerce

ZHIKHAREVA VARVARA DANILOVNA,
5th year student of the Faculty of Customs Affairs of the Institute of Law and National Security of the RANEPА under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: sgiha26@gmail.com

Abstract. The article discusses the features of the functioning of e-commerce in global trade relations, the features of the introduction and use of e-commerce, the convenience of this type of trade for the development of international trade relations, the specifics of the use of bonded warehouses in the implementation of international e-commerce, the advantages of bonded warehouses for participants in foreign economic activity and the state during the implementation and the development of electronic commerce in the state in conjunction with the application of customs control measures. The article provides classification of bonded warehouses, their specific types and features, as well as patterns of their usage abroad in the USA and in China. It underlines main advantages of usage bonded warehouses in those countries and the opportunities to scale their usage. It also explores the opportunities to introduce bonded warehouses on the territory of Russian Federation

Keywords: bonded warehouse, e-commerce, import, customs control, customs duties, classification of bonded warehouses, analysis of the use of bonded warehouses.

В последние годы значительно усилился и расширился сегмент электронной торговли в международном товарообороте, лидирующие позиции постепенно занимают маркетплейсы — торговые онлайн-площадки, аккумулирующие различные товары и обеспечивающие их доставку до покупателя.

Рост электронной торговли обусловлен удобством как для покупателя, получающего наиболее полные сведения о товарах, удобную доставку, возможность выбора комфортной стоимости и анализа отзывов, так и для участников внешнеэкономической деятельности, сокращающих свои издержки на аренду помещений, заработные платы сотрудникам торговых залов и поддержание инфраструктуры офлайн-магазина.

Рост глобализации позволяет наполнить рынок не только отечественными товарами, но и зарубежными, пользующимися спросом у конечного потребителя. Возможность выбора конкретного набора и количества товаров в едином заказе создает удобство для покупателя.

Повышение качества и количества онлайн-услуг после пандемии коронавируса в огромной степени поспособствовало еще большему росту сегмента электронной торговли в международном товарообороте и переходу бизнеса на онлайн-площадки.

Таким образом, актуальность исследования связана с качественными изменениями в сфере электронной торговли, повышением спроса на продажу и покупку товаров с помощью сети Интернет конечным потребителем, улучшением сферы услуг в электронной торговле для обеспечения удобства как со стороны бизнеса, так и со стороны покупателя, рационализацией издержек участников ВЭД и необходимостью внедрения новых экономических и правовых инструментов для регулирования международной электронной торговли.

Быстрый рост электронной торговли на международной арене подчеркивает необходимость создания и закрепления уникальных мер, позволяющих государству контролировать правомерность перемещения товаров, уплату справедливых платежей, позитивное влияние на экономическое состояние государства и развитие бизнес-сообщества.

Очевидно, что в XXI в., основанном на технологиях и внедрении сети Интернет в повседневную жизнь граждан всего мира, электронная торговля занимает огромное место в международном товарообороте.

Постепенное внедрение интернет-магазинов, ранее пользовавшихся малым доверием со стороны потребителей, в нынешнее время привело к усилению этого сегмента рынка, созданию огромных торговых онлайн-площадок и переходу потока клиентов из привычных торговых точек в интернет-пространство.

Удобство электронной торговли вызвано постоянным улучшением сервисов: потребители пользуются комфортными условиями доставки, зачастую бесплатной, доступом к базе отзывов и возможностью получить консультацию по интересующим товарам в режиме онлайн.

Стоимость товаров также зачастую ниже, чем в торговых точках, так как снижаются издержки на транспортировку, содержание магазина, оплату труда сотрудников магазина, коммунальные платежи и так далее.

Электронная торговля объединяет площадки и сервисы, на которых можно оплатить товар онлайн. Это не просто единичные отдельные транзакции, а целая система бизнес-процессов и цепочек, создающих единую экосистему электронной торговли как на внутреннем, так и на международном рынке.

Первую покупку в интернете совершил американец Фил Бранденбергер в 1994 г. Он заказал на сайте новый альбом Стинга «Ten Summoners' Tales» и оплатил \$12,48 (не считая доставки) своей Mastercard. Чуть позже на рынок пришли Amazon и Alibaba, которые стали его пионерами и монополистами.

Рассмотрим классификацию электронной торговли:

- 1) физические, привычные нам товары, это могут быть предметы быта, одежда, электроника, мебель и иные товары;
- 2) цифровые или электронные товары, например аудиокниги либо фильмы, а также онлайн-курсы;
- 3) услуги.

В изучении электронной торговли с точки зрения анализа проведения таможенных формальностей и использования бондовых

складов, пункты 2) и 3) не представляют интереса, их освещение необходимо для полного охвата особенностей электронной торговли.

Участниками электронной торговли выступают физические лица, юридические лица и государство.

По данным статистического сервиса DataReportal, к началу 2024 г. 5,35 млрд человек являются уникальными пользователями сети Интернет, что составляет 66,2% населения Земли.

Сегодня Китай — абсолютный лидер онлайн-торговли: в 2021 г. сегмент e-commerce там впервые в мире превысил половину всего рынка розничных продаж.

Рассмотрим основные функции как электронной, так и офлайн-торговли:

- 1) реализация товаров на рынке;
- 2) анализ данных спроса и предложения для создания баланса на рынке товаров;
- 3) осуществление транспортировки товаров и их хранения;
- 4) проведение маркетинговых операций для привлечения покупателей;
- 5) работа по снижению издержек.

В последние годы огромную роль в усилении сектора электронной торговли на международном рынке сыграли несколько факторов.

Пандемия коронавируса, во время которой мировая экономика пережила кризис из-за невозможности осуществления операций традиционными методами, в то же время способствовала увеличению спроса на онлайн-площадки среди покупателей. Потрясения, повлекшие необходимость качественных изменений в сфере торговли, привели к быстрому росту доли онлайн-рынка в торговле и повышению его удобства для пользователей.

Также можно отметить влияние изменений самого формата деловой и повседневной активности граждан: внедрение и расширение количества удаленных рабочих и учебных мест, массовый переход на онлайн и впоследствии сохранение такого формата в рабочих и учебных отношениях повлекли повышение спроса на электронную торговлю.

Покупатели видят плюсы также в возможности формирования и оплаты заказов в любое время суток — теперь они не привязаны к графику работы магазинов, своему рабочему графику или иным условиям.

Наполнение онлайн-площадок выступает еще более привлекательным аспектом. Потребителям доступны к заказу не только товары, реализующиеся на национальных рынках, но и зарубежные, которые невозможно найти в привычных торговых точках.

Глобализация решила вопрос с транспортировкой таких товаров с зарубежных национальных рынков с помощью цепочек поставщиков, поэтому единственным неудобством для покупателя в некоторых случаях могут быть сроки и стоимость доставки.

Стоит отметить также внедрение искусственного интеллекта в работу крупных маркетплейсов. Алгоритмы персонализации создают индивидуальные рекомендации для пользователя, повышая интерес и готовность совершить оплату. Таким образом, продажи увеличиваются — площадка сама продвигает нужные товары нужному покупателю.

Еще больший интерес к совершению покупок на онлайн-площадках создают системы присвоения рейтингов покупателям. На некоторых площадках при осуществлении определенного количества заказов пользователи могут получить скидку, бесплатную доставку и иные приятные бонусы.

В совокупности удобство площадки, круглосуточный доступ к онлайн-магазинам, индивидуальные рекомендации и выгодные условия, комфортная доставка и стоимость товаров склоняют потребителя к выбору в пользу электронных сервисов.

В заключение можно сделать вывод о том, что темпы роста электронной торговли давно набирали обороты в наш век развития электронного взаимодействия и глобализации, а условия и последствия пандемии вызвали еще больший скачок в росте онлайн-сервисов и усилении роли электронной торговли.

Обратимся к национальной экономической энциклопедии, чтобы разобраться с терминологией и проанализировать само понятие «бондовый склад».

Бондовый склад — склад, в котором ввезенные товары хранятся под таможенным контролем без взимания таможенных пошлин и налогов и без применения к товарам мер экономической политики в период хранения.

Таким образом, можно сделать вывод, что бондовый склад — это специализированное складское помещение, используемое для хранения товаров, предполагающее применение особых мер экономической политики.

Товары, поставляемые на склад, не облагаются таможенной пошлиной в момент пересечения границы, обязанность уплаты таможенных пошлин, налогов и сборов возникает лишь в момент отправки груза в место его следующего (обычно конечного) назначения.

Исследование бондовых складов предполагает в большей степени анализ их применения в международной практике, за рубежом, так как на данный момент в Российской Федерации бондовые склады создаются лишь в качестве эксперимента, как пилотный проект.

Следует отметить, что бондовые склады могут находиться как в собственности государства, так и в собственности частных организаций и бизнеса.

Основным преимуществом бондового склада для участников внешнеэкономической деятельности следует отметить возможность его использования для транспортировки и последующего хранения внутри страны назначения, что впоследствии сокращает временной промежуток доставки для конечного потребителя, и уплату пошлин до момента отправки товара к покупателю.

Для организаций, которые владеют бондовым складом, такая система может упростить не только импорт продукции, но и ее экспорт. Важно отметить, что локализация бондового склада может сыграть решающую роль в определении его экономической эффективности, так как именно расположение определяет возможность снижения транспортных издержек и целесообразность использования бондового склада.

Бондовый склад — это склад общего пользования, на котором ввезенные товары хранятся под таможенным контролем, но при этом не взимаются таможенные пошлины, налог на добавлен-

ную стоимость и акцизы без применения к товарам лицензирования и квотирования на период хранения.

Таможенный контроль для хранимых на складе товаров не отменяется, что обеспечивает безопасность их расположения внутри государства.

На практике существует два основных вида бондовых складов, классифицированных по типу владения: те склады, которые находятся в частной собственности, и те, что находятся в собственности государства.

В зарубежной практике также существует более разветвленная классификация бондовых складов. Выделяют следующие подкатегории:

1. Помещения для временного хранения.

Такие склады могут быть закрытыми и открытыми, в зависимости от предполагаемых к размещению товаров. Ввезенные товары хранятся на бондовых складах этого типа после ввоза на таможенную территорию государства, если необходимо получить дополнительное разрешение для проведения дальнейших действий с товарами.

2. Публичные / общественные бондовые склады.

Такие склады находятся в собственности органов государственной власти и могут быть использованы участниками внешнеэкономической деятельности, желающими хранить товары под таможенным контролем.

3. Частные бондовые склады типа 1.

Такой склад принадлежит одному владельцу и все операции на складе осуществляются лишь этим владельцем. Это закрытая частная территория. Однако владелец может принимать товары от участников внешнеэкономической деятельности для осуществления их хранения, ему не обязательно осуществлять сделку купли-продажи товаров для этих действий.

4. Частные бондовые склады типа 2.

Частные бондовые склады этого типа находятся в частной собственности, но в отличие от первого типа на этих складах могут размещаться только товары, принадлежащие владельцу склада. Товары иных участников ВЭД не могут быть помещены на такой склад.

5. Свободные складские помещения.

В зарубежной практике подчеркивается наличие складских помещений, на которых любой участник ВЭД может хранить товары, облагаемые пошлинами.

6. Бондовые логистические парки.

Существует также иная классификация бондовых складов. Различия классификаций обусловлены локацией склада в определенном регионе. Можно выделить:

1. Помещения временного хранения (Temporary storage premises (RTO)).

Товары на таких складах временно хранятся при ввозе на таможенную территорию государства (в ЕС) и ожидании результатов таможенного оформления и разрешения таможи на выпуск товара.

2. Бондовые склады типа В.

Такие склады являются бондовыми складами общего пользования, то есть владелец (управляющий/администратор) склада может предоставить услуги хранения для всех участников ВЭД, желающих хранить товары под таможенным контролем. Иногда такие склады также называют государственными таможенными бондовыми складами (Public Customs Bonded Warehouses). Такие склады обязаны получить лицензию от таможенных органов, наделяющую правом осуществлять предоставление услуг по хранению товаров до уплаты пошлин импортерами.

3. Бондовый склад типа С.

Такие склады являются частными бондовыми складами. Таким образом, владелец склада может хранить на нем либо только собственные товары, либо осуществлять услуги по хранению товаров иных участников ВЭД лишь при установлении ответственности за такие товары перед государством и непосредственно таможенными органами. Владелец склада обязан обеспечить безопасность товаров. Стоит отметить, что на таких складах хранятся товары, принадлежащие только определенному числу импортеров, владеющих специальной лицензией.

4. Бондовые склады типа D и E.

Частные бондовые склады, на которых может храниться только товар, принадлежащий владельцу этого склада.

5. Публичный, или свободный, бондовый склад.

Здание или помещение, охраняемое и запираемое таможенной. Хранить товары на таком складе может любой желающий.

6. Особая экономическая зона, или свободная экономическая зона.

В некоторых классификациях выделяют еще и этот вид бондовых складов, по описанию особая экономическая зона — бондовый логистический парк.

Неизменной остается основная характеристика бондового склада — товары на нем хранятся без уплаты пошлин до момента отправки к месту назначения, определенному покупателем.

Лидером по количеству бондовых складов является Китай, где открыто около 120 бондовых зон, на которые приходится более 85% общего оборота трансграничной торговли.

В Китае бондовые зоны функционируют не только для импорта, но и для экспорта, так как здесь большое внимание уделяется защите интересов местных производителей.

Бондовые склады США — это специализированные зоны внутри складских помещений, находящиеся под таможенным контролем таможенных органов США, где импортная продукция может храниться без уплаты пошлин. Никакие пошлины не взимаются до тех пор, пока продукция не будет отгружена, время доставки товара покупателю после оплаты сводится к минимуму. Это помогает сократить издержки, обеспечивает правильное хранение дорогостоящих импортных товаров, а также упрощает проведение таможенных операций.

Преимущество импортных товаров на внутреннем рынке государства определяется их высоким качеством, особенностями того или иного бренда, уникальными технологиями производства, отсутствием аналогов от национальных производителей. Такие товары обладают особой привлекательностью и спросом среди покупателей, поэтому интересны для ввоза участниками внешнеэкономической деятельности.

Бондовый склад в США — это склад, который лицензируется и регулируется таможенными органами, где импортированные товары хранятся до того, как они будут выпущены для потребления или реэкспортированы.

Основная информация об особенностях функционирования и применения бондовых складов в США содержится в «Базовом руководстве по экспорту», предоставленном Коммерческой службой США для помощи американским компаниям в экспорте («A Basic Guide to Exporting» provided by the U.S. Commercial Service).

Обратившись к опыту и особенностям применения бондовых складов за рубежом, можно также подчеркнуть направленность услуг бондовых складов на развитие электронной торговли.

Таким образом, можно выделить следующие преимущества бондовых складов для использования в международной электронной торговле:

1. Отсрочка уплаты таможенных пошлин до момента отправки товаров со склада.
2. Неограниченный срок хранения товаров.
3. Повышение качества предоставляемых бизнесом услуг.
4. Безопасность при хранении товара.
5. Удобное транспортное расположение.
6. Дополнительные услуги по материально-техническому обеспечению бизнеса и операций с товарами.

Таким образом, стоит сделать вывод, что бондовые склады, применяемые в международной электронной торговле за рубежом — выгодный инструмент для участников ВЭД и бизнес-сообщества, а также это безопасное пространство, обеспечивающее наличие таможенного контроля и тем самым защищающее безопасность государства. В российской практике стоит применить бондовые склады для повышения уровня внедрения электронной торговли и качества предоставляемых услуг при совершении онлайн-операций.

ЛИТЕРАТУРА

1. Калужский М.Л. Электронная коммерция: маркетинговые сети и инфраструктура рынка: монография. М.: Экономика, 2014.

2. Карашук О. С. Бондовые склады: современная инфраструктура торговли сельскохозяйственной продукцией // Аграрный вестник Урала. 2020. № 03 (194).
3. Миляков Н. В. Таможенная пошлина. М.: Финансы и статистика, 2019.
4. Ноздрачев А. Ф. Административная организация таможенного дела. Учебно-практическое пособие. М.: Международный центр финансово-экономического развития, 2019.
5. Панкина Т. В., Никишин А. Ф., Бойкова А. В. Привлечение и удержание покупателей в электронной торговле // Российское предпринимательство. 2018. Т. 19. № 3. С. 683–696.
6. Руденко Л. Г. Экономика таможенного дела: учебник. М.: Дело и сервис (ДиС), 2015.
7. Сергеев В. И. Справочник логиста. Том 1. Таможенное оформление / В. И. Сергеев, М. Ю. Чепурной, Г. Р. Мкртчян. М.: МЦВДНТ «Москва», 2016.
8. Смирнов Д. А. Таможенное право: учебно-методическое пособие / Яросл. гос. ун-т им. П. Г. Демидова. Ярославль: ЯрГУ, 2017.
9. Покровская В. В. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности. СПб.: ИЦ Интермедиа, 2015.
10. Прокушев Е. Ф. Внешнеэкономическая деятельность: учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Е. Ф. Прокушев, А. А. Костин; под ред. Е. Ф. Прокушева. 10-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2017.
11. Бондовые склады в России: чего ждать от проекта? [Электронный ресурс]. URL: <https://e-pepper.ru/news/bondovye-sklady-v-rossii-chego-zhdat-ot-proekta.html> (дата обращения: 01.03.2024).
12. Бондовые склады: в чем польза и риски для российского рынка? [Электронный ресурс]. URL: https://new-retail.ru/business/bondovye_sklady_v_chem_polza_i_riski_dlya_rossiyskogo_rynka2799/ (дата обращения: 01.03.2024).

Проблемы таможенного регулирования лекарственных средств на территории Российской Федерации

МИСИРХАНОВА САРА ИДОВНА,
студентка 5 курса факультета таможенного дела Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: sara.abdulla@mail.ru

Аннотация. В данной статье рассматриваются проблемы, связанные с таможенным регулированием лекарственных средств на территории Российской Федерации. В ней обсуждаются текущие проблемы, с которыми сталкиваются таможенные органы при эффективном регулировании импорта и экспорта лекарств, включая задержки в оформлении, противоречивые процедуры. В статье освещаются последствия этих проблем для наличия и доступности основных лекарств, а также потенциальные риски для здоровья населения. Автор предлагает потенциальные решения и призывает к улучшению координации между соответствующими заинтересованными сторонами для решения этих нормативных проблем и обеспечения беспрепятственного потока лекарств через границы Российской Федерации.

Ключевые слова: лекарственные средства, таможенное регулирование, правовое регулирование, Российская Федерация.

Problems of customs regulation of medicines in the territory of the Russian Federation

MISIRKANOVA SARA IDOVNA,
5th year student of the Faculty of Customs Affairs
of the Institute of Law and National Security
of the RANEPА under the President of the Russian Federation,
Moscow
e-mail: sara.abdulla@mail.ru

Abstract. This article discusses the problems associated with the customs regulation of medicines on the territory of the Russian Federation. It discusses the current challenges Customs authorities face in effectively regulating the import and export of medicines, including delays in clearance, conflicting procedures and inadequate infrastructure. The article highlights the consequences of these problems for the availability and accessibility of essential medicines, as well as potential risks to public health. The author suggests potential solutions and calls for better coordination between relevant stakeholders to address these regulatory issues and ensure the unhindered flow of medicines across the borders of the Russian Federation.

Keywords: medicines, customs regulation, legal regulation, Russian Federation.

Влияние лекарств и таможенных операций на общее благосостояние государства нельзя недооценивать. Фармацевтическая продукция играет жизненно важную роль в предоставлении качественной медицинской помощи, что, в свою очередь, влияет на весь сектор здравоохранения.

Таможенные операции включают в себя различные методы и меры, направленные на регулирование таможенных тарифов, а также запреты и ограничения, которые связаны с перемещением товаров через границы.

В настоящее время контроль ввоза лекарственных средств обретает важность не только для внутреннего рынка страны, но и для развития международной торговли. Следовательно, решение правовых вопросов, касающихся импорта и экспорта лекарственных средств и медицинской продукции, становится первоочередной задачей участников рынка. Необходимо признать проблемные аспекты, препятствующие развитию этой сферы.

Основная проблема правового регулирования ввоза лекарственных средств связана с отсутствием федерального закона, отнесенного к данной категории товаров. На данный момент внешнеэкономической оборот лекарственных средств регулируется в соответствии с Положением о ввозе лекарственных средств на таможенную территорию Евразийского экономического союза.

Таким образом, движение лекарственных средств на территории России соответствует решению Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21.04. 2015, известному как Решение № 30¹. Этим решением утверждены раздел 2.14 «Лекарственные средства» и раздел 2.12 «Наркотические средства, психотропные вещества и их прекурсоры» единого перечня товаров, подлежащих мерам нетарифного регулирования в торговле с третьими странами. Решение также устанавливает правила ввоза

¹ Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21.04.2015 № 30 (ред. от 05.09.2023) «О мерах нетарифного регулирования» [Электронный ресурс]: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_178556/.

лекарственных средств и наркотических средств на таможенную территорию Евразийского экономического союза.

В настоящее время для ввоза незарегистрированных лекарственных средств в ЕАЭС требуется заключение или разрешение.

Однако процесс выдачи этих разрешений не вполне отрегулирован и имеет значительные пробелы. Данная проблема усугубляется наличием устаревшей модели регулирования таможенных процессов в Федеральном законе «Об обращении лекарственных средств», а также отсутствием регулирования в таможенном и налоговом законодательстве. Отсутствие комплексной законодательной базы приводит к медленному реагированию федеральных органов власти и дополнительным административным барьерам при таможенном оформлении фармацевтических изделий и медицинской продукции¹.

Другая проблема — отсутствие нормативного акта, определяющего освобождение от налогов медицинских изделий, сырья и комплектующих для их производства, ввоза в Россию и реализации. Несмотря на постоянные усилия, предпринимаемые с 2013 г., документ, регулирующий этот вопрос, до сих пор не одобрен соответствующими федеральными органами исполнительной власти, в том числе Министерством здравоохранения, Министерством экономического развития, Минпромторгом и Министерством труда.

Дополнительной проблемой является замена системы классификаторов относительно ввозимых лекарственных средств, что в свою очередь привело к проблемам, связанным с взиманием ввозного НДС в размере 10%, а также появилась разрозненность в области старых классификаций и их соотношения с новым классификатором².

¹ Цомартова Ф. В. Государственные гарантии доступности лекарственных средств в России и за рубежом // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2018. № 4 (71).

² Постановление Правительства Российской Федерации от 15.09.2008 № 688 (ред. от 26.04.2022) «Об утверждении перечней кодов медицинских товаров, облагаемых налогом на добавленную стоимость по на-

В настоящее время также выявляется проблема, связанная с маркировкой ввозимых лекарственных средств, которая была внедрена неожиданно, в связи с чем фармакологическая отрасль не успела перестроиться под новые реалии.

К сожалению, эта процедура не только вносит преимущества, но и создает проблемы для производителей. Простой установки печатного оборудования и программного обеспечения, связанного с кодом, недостаточно для запуска процесса. Предварительно аппаратное и программное обеспечение должно пройти проверку, что является важным шагом во внедрении системы маркировки. Оценка деятельности предприятия служит инструментом соблюдения принципов OMR, регулирующих производство лекарственных средств. Эта экспертиза обеспечивает правильное функционирование процессов, минимальное влияние на качество лекарств и соблюдение соответствующих стандартов.

Валидация обязательна для оборудования, которое используется в фармацевтическом производстве, включая маркировку. Тестирование функциональности проходит программное и аппаратное обеспечение для маркировки, а также отслеживания товаров. Валидаторы должны подтвердить, что компоненты системы используются правильно, права доступа соответствуют ролевым моделям, данные цепочки поставок последовательны, изменения отслеживаются, а ошибки документируются и исправляются. Кроме того, необходимо обеспечить качество печати кода и актуальность содержимого кода¹.

Поскольку решения для маркировки являются новыми и специализированными, фармацевтические производители не могут полагаться на имеющихся у них специалистов для проверки. Обычно валидацию проводит компания, реализующая программные и аппаратные решения. Следовательно,

логовой ставке 10 процентов» [Электронный ресурс]: <https://www.consultant.ru/>.

¹ Слепенко Ю. Н., Вильгоненко И. М., Сухачева Л. К. Лекарственные средства как объекты патентной охраны: стандарты и проблемы правового регулирования // Юридический вестник Дагестанского государственного университета. 2019. № 2.

этот процесс усложняет таможенный контроль, что приводит к увеличению количества таможенных документов и увеличению времени проверки таможенными органами. Это, следовательно, ложится более тяжелой нагрузкой на сотрудников таможенной системы¹.

Таможенное регулирование лекарственных средств на территории Российской Федерации (РФ) сталкивается с рядом существенных проблем. Эти проблемы могут мешать беспрепятственному перемещению фармацевтической продукции через границы и повлиять на доступ к необходимым лекарствам. Перечислим некоторые из ключевых проблем:

1. Сложная нормативная база. Таможенное регулирование лекарственных средств в Российской Федерации регулируется сложным комплексом законов, нормативных актов и процедур. В процесс вовлечены многочисленные ведомства, такие как Федеральная таможенная служба, Федеральная служба по надзору в сфере здравоохранения и Министерство здравоохранения, что приводит к возможным бюрократическим препятствиям и задержкам.

2. Непоследовательное толкование правил. Разные таможенники могут интерпретировать правила по-разному, что приводит к противоречиям и непредсказуемости процедур таможенного оформления. Отсутствие ясности может привести к задержкам и трудностям в импорте основных лекарств.

3. Длительный процесс таможенного оформления. Процесс таможенного оформления лекарственных средств в Российской Федерации может занять много времени. Это часто предусматривает несколько требований к документации, проверки и лабораторные тесты, которые могут вызвать задержки в доставке лекарств нуждающимся пациентам.

4. Отсутствие прозрачности. Отсутствие прозрачности таможенных процедур создает возможности для коррупции и неза-

¹ Берлова Н. В., Чадова Т. В. Анализ действующей системы обеспечения безопасности товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза // Вестник евразийской науки. 2019. № 1.

конной деятельности. Это может повлиять на импорт и распространение лекарств, потенциально ставя под угрозу их качество и безопасность.

5. Высокие импортные пошлины и налоги. Российская Федерация вводит импортные пошлины и налоги на фармацевтическую продукцию, что делает ее более дорогой для импортеров. Это может увеличить стоимость лекарств и повлиять на их доступность, особенно для пациентов, которые полагаются на дорогостоящее или специализированное лечение.

6. Ограниченный доступ к определенным лекарствам. Некоторые лекарства могут подвергаться дополнительным ограничениям или запретам в Российской Федерации из-за опасений по поводу их безопасности, эффективности или потенциально неправильного использования. Это может ограничить доступ пациентов к определенным видам лечения и создать проблемы для международных фармацевтических компаний, стремящихся выйти на российский рынок.

7. Требования к языку и маркировке. В Российской Федерации действуют особые требования к маркировке и информации на русском языке для импортируемых лекарственных средств. Соблюдение этих требований может быть сложной задачей для иностранных фармацевтических производителей, особенно для небольших или нишевых компаний, что приводит к потенциальным задержкам или отказам на таможне.

8. Отсутствие гармонизации с международными стандартами. Таможенные правила Российской Федерации в отношении лекарственных средств могут не соответствовать международным стандартам, что создает торговые барьеры и усложняет процесс импорта. Это может препятствовать своевременному обеспечению инновационных лекарств и ограничить доступ пациентов к более широкому спектру вариантов лечения.

Решение этих проблем требует оптимизации таможенных процедур, предоставления более четких руководящих принципов, обеспечения прозрачности, снижения импортных пошлин, гармонизации правил с международными стандартами и расширения сотрудничества между соответствующими органами. Эти меры будут способствовать беспрепятственному

перемещению лекарств через границы и улучшат доступ к необходимому лечению для пациентов в Российской Федерации.

Таможенное регулирование на территории Российской Федерации и ЕАЭС определяет ввоз лекарственных средств как ввоз на таможенную территорию веществ или их комбинаций для профилактики, диагностики или лечения заболеваний без обязательств по реэкспорту. Импорт предоставляет иностранным товарам статус ЕАЭС для внутреннего потребления, что позволяет неограниченное владение, использование и распоряжение на таможенной территории. Импорт лекарственных средств в Евразийский экономический союз предполагает пересечение таможенной границы и прохождение процессов таможенного оформления. Обеспечение надлежащего таможенного контроля лекарств имеет решающее значение для общественного благосостояния, поскольку поддельные лекарства могут представлять опасность для здоровья. Несоблюдение правил импорта может привести к юридическим последствиям, таким как административная или уголовная ответственность во время таможенных проверок.

Лекарства обладают уникальными характеристиками с точки зрения связанных с ними таможенных процедур. Исследование этих особенностей выявило проблемы, в том числе наличие незадекларированных лекарственных средств, незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ. Для решения этих проблем важно информировать общественность о правилах перевозки лекарств, использовать электронную информацию о продуктах и внедрять электронные системы мониторинга, а также совершенствовать законодательство. Стоит отметить, что после введения обязательной маркировки лекарственных средств роль ФТС России в данной системе только увеличивается. Ведь именно на этапе ввоза товара в страну можно изъять фальсифицированный препарат с наименьшими последствиями.

В нынешних таможенных процедурах имеется множество проблем и недостатков, которые усугубляются быстрым развитием технологий. Следовательно, законодателям необходимо внимательно изучить сектор торговли медицинскими фарма-

цветическими препаратами и разработать инициативы по повышению эффективности и скорости таможенных проверок.

В рамках совершенствования процессов проведения таможенного контроля и совершения таможенных операций рекомендуется расширение применения цифровых технологий в таможенном регулировании и внедрение технологий, обеспечивающих автоматическое совершение таможенных операций без участия должностных лиц, обеспечение единого стандарта совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, унификацию электронного документооборота между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21.04.2015 № 30 (ред. от 05.09.2023) «О мерах нетарифного регулирования» [Электронный ресурс]: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_178556/.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.09.2008 № 688 (ред. от 26.04.2022) «Об утверждении перечней кодов медицинских товаров, облагаемых налогом на добавленную стоимость по налоговой ставке 10 процентов» [Электронный ресурс]: <https://www.consultant.ru/>.
3. Слепенко Ю. Н., Вильгоненко И. М., Сухачева Л. К. Лекарственные средства как объекты патентной охраны: стандарты и проблемы правового регулирования // Юридический вестник Дагестанского государственного университета. 2019. № 2.
4. Цомартова Ф. В. Государственные гарантии доступности лекарственных средств в России и за рубежом // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2018. № 4 (71).
5. Берлова Н. В., Чадова Т. В. Анализ действующей системы обеспечения безопасности товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза // Вестник евразийской науки. 2019. № 1.

Проблемы внедрения и применения перспективных таможенных технологий в таможенном деле

ИГНАТОВА НАТАЛЬЯ АНДРЕЕВНА,
студентка 5 курса факультета таможенного дела Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва
e-mail: 019181@rambler.ru

Научный руководитель: Кудрявицкая Татьяна Сергеевна,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры ОТК Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
г. Москва

Аннотация. В данной научной статье представлен обзор перспективных таможенных технологий и их применения в таможенном деле. Поскольку глобальный торговый ландшафт продолжает быстро развиваться, таможенные администрации сталкиваются с новыми проблемами в обеспечении эффективного и безопасного трансграничного перемещения товаров. Внедрение передовых технологий в таможенные операции открывает значительные перспективы для улучшения пограничного контроля, оптимизации торговли и соблюдения нормативных стандартов. В статье рассматриваются такие ключевые технологии, как блокчейн, искусственный интеллект, анализ больших данных и интернет вещей, демонстрируется их преобразующее влияние на таможенные процессы.

Ключевые слова: современные технологии, таможенные органы, блокчейн, искусственный интеллект, интеллектуальный пункт пропуска.

Problems of introduction and application of advanced customs technologies in customs

IGNATOVA NATALIA ANDREEVNA,
5th year student of the Faculty of Customs Affairs of the Institute of Law and National Security RANEPА under the President of the Russian Federation,
Moscow

Scientific supervisor: KUDRYAVITSKAYA TATYANA SERGEEVNA,
Ph.D. in Law, senior lecturer of the Institute of Law and National Security RANEPА under the President of the Russian Federation,
Moscow

Abstract. This scientific article will provide an overview of promising customs technologies and their application in customs. As the global trade landscape continues to evolve rapidly, Customs administrations face new challenges in ensuring efficient and secure cross-border movement of goods. The integration of advanced technologies into customs

operations opens great potential for improving border management, facilitating trade and ensuring compliance. This article examines key technologies such as blockchain, artificial intelligence, big data analysis and the Internet of Things, and highlights their role in the transformation of customs procedures.

Keywords: modern technologies, customs authorities, blockchain, artificial intelligence, intelligent checkpoint.

Современная работа таможенных органов Российской Федерации направлена на выполнение целей, поставленных президентом и правительством, таких как своевременное перечисление платежей в бюджет и развитие цифровой таможни. Однако развитие информационных технологий и других аспектов работы таможенных органов сталкивается с актуальными проблемами, связанными с подготовкой и организацией кадров. Человеческий фактор играет важную роль, и информационные технологии рассматриваются как инструмент, требующий навыков и компетенций. Образовательные мероприятия для должностных лиц и участников ВЭД помогают снизить вероятность ошибок.

Цифровой ландшафт служит развивающимся центром для решения проблем и дискуссий. Федеральная таможенная служба России активно участвует в вебинарах, на которых представители внешнеэкономической деятельности могут пообщаться с сотрудниками таможни, получив ценную информацию о новейших таможенных технологиях. Этот интерактивный подход оказался особенно ценным в условиях пандемии COVID-19, привлекая все больше последователей.

Однако быстрый прогресс в области информационных технологий также открывает серьезную проблему: отставание в адаптации законодательства к темпам развития новых таможенных технологий. Показательной проблемой является трансграничная электронная коммерция.

По сути «таможенные технологии» охватывают стратегический ряд действий в рамках операционной деятельности таможни, включающий взаимодействие с различными заинтересованными сторонами, а также набор методов, применяемых в рамках конкретного процесса.

Несмотря на развитие электронного межведомственного обмена информацией, бумажные носители продолжают преобладать. Таможенные органы часто используют штампы и печати на бумажных документах для подтверждения их подлинности, особенно при контроле за соблюдением нетарифного регулирования. Несмотря на технологический прогресс в экспортной отрасли, иностранные торговцы продолжают зависеть от бумажных документов¹.

Развитие таможенных органов в сторону стандартизации и использования информационных технологий помогает обеспечить предсказуемость деятельности таможенного контроля.

Развитие обмена цифровыми данными создает новый набор рисков, связанных с несанкционированной утечкой данных. Информационные хранилища таможенных органов охраняют государственную тайну, а документы субъектов внешнеэкономической деятельности могут содержать служебную тайну. В дальнейшем мишенью для злоумышленников, преследующих различные цели, могут стать как таможенные органы, так и участники внешнеторговой деятельности.

Использование отечественного программного обеспечения существенно влияет на эффективность и безопасность таможенных информационных технологий, особенно с точки зрения адаптивности. В настоящее время таможенные администрации полагаются на зарубежное программное обеспечение, такое как Oracle, для своих информационных систем. Эта зависимость от иностранного программного обеспечения в условиях нынешней ситуации в международных отношениях создает проблемы для развития таможенных технологий в России, усложняя интеграцию различных компонентов программного обеспечения в таможенные информационные системы.

Указом Президента Российской Федерации от 30.03.2022 № 166 с 1 января 2025 г. запрещено использование иностранного программного обеспечения на важнейших элементах критической

¹ Куроптев Н. Б. Основные проблемы взаимодействия таможенных представителей с таможенными органами // Бюллетень инновационных технологий. 2020. Т. 4. № 1 (13). С. 72–77.

информационной инфраструктуры. Для обеспечения соблюдения этого требования Федеральной таможенной службой (ФТС) определенные меры уже были приняты. Примечательно, что основной акцент сделан на переходе на отечественную платформу в рамках доменной структуры Единой службы каталогов ЕАИС ТО, что предполагает не просто замену программного обеспечения, а реструктуризацию операционной модели ЕАИС, замену сервисов и модернизацию компонентов инфраструктуры.

Участвуя в глобальной экономической деятельности, такие организации, как транспортные компании и таможенные агентства, используют передовые инструменты анализа больших данных для оценки различных рисков. Эта передовая технология позволяет таможенникам выявлять потенциально мошеннические действия, такие как схемы неплатежей и незаконное возмещение НДС. Используя большие данные, власти могут прогнозировать таможенные и финансовые притоки, перекрестно анализировать наборы данных и выявлять основные причины расхождений, улучшая прогнозы доходов и оценки рисков¹.

Облачные вычисления представляют собой ключевую цифровую технологию с огромным потенциалом для интеграции в деятельность таможенных органов. Их суть заключается в обеспечении удаленного доступа пользователей через свои устройства к вычислительным возможностям удаленных ресурсов. Этот динамичный сдвиг выходит за пределы физических границ, открывая путь к повышению эффективности и функциональности таможенных экосистем. В Стратегии развития Таможенной службы России до 2030 года облачные технологии рассматриваются как стержень обновленного информационного ландшафта таможенных операций. Кроме того, важной вехой 2019 г. стало Распоряжение Правительства Российской Федерации № 1911-р, ознаменовавшее утверждение инновационной Концепции создания государственной единой облачной платформы — ГЕОП. Мандат ГЕОП включает усиление безопасности

¹ Панина Е. А., Шакало С. В. Защита интеллектуальной собственности: таможенный аспект // Международная торговля и торговая политика. 2021. Т. 7. № 1. С. 123–138.

данных государственных информационных активов, повышение устойчивости информационных и коммуникационных сетей, а также оптимизацию расходов, связанных с модернизацией ИТ-инфраструктуры¹.

Значительный прогресс в решении этого вопроса произошел с созданием в Твери современного Главного центра обработки данных Федеральной таможенной службы России. Этот современный вычислительный комплекс эффективно обрабатывает значительный объем взаимосвязанных данных (около 10 000 операций в секунду), обеспечивая бесперебойность таможенных операций с соблюдением высочайших стандартов безопасности и производительности. Текущий прогресс проекта «Гособлако», показан на рис. 1.

Будущая интеграция ГЕОП может стать решающим шагом на пути к согласованию протоколов информационной безопасности и обмена данными между таможенными органами и другими федеральными органами с использованием единого облачного ресурса. Первоначальная апробация этого подхода уже продемонстрировала его эффективность для таможенных органов, восполняя нехватку информационного и телекоммуникационного оборудования до полного развертывания Федеральной таможенной службы. Текущее состояние разработки проекта «Гособлако» показано на рис. 1.

Таким образом, на данный момент в рамках проекта «Гособлако» существуют проблемы, связанные со следующим:

- 1) длительные сроки изменения конфигурации оборудования;
- 2) отсутствие возможности перераспределения ресурсов внутри системы;
- 3) ограничена работоспособность виртуальных машин;
- 4) подсистема информационной безопасности создается для каждого сегмента отдельно.

¹ Ворона А. А., Дианова В. Ю. Таможенное администрирование как важнейший фактор перехода к цифровой таможне // Таможенное дело. 2021. № 3. С. 15–21.



Рис. 1. Текущий статус проекта «Гособлако»

Технологии искусственного интеллекта и нейронных сетей представляют собой передовые достижения в области автоматизации таможни. Тем не менее использование программных алгоритмов для автономного принятия решений демонстрирует ограничения, связанные с их исходным кодом. Следовательно, при использовании этих алгоритмов требуется осторожный подход, подчеркивающий постоянную необходимость участия человека в адаптации и оценке рисков.

В рамках развития таможенных органов активно идет разработка интеллектуального пункта пропуска, который будет использовать технологии больших данных и искусственного интеллекта для проведения контрольных мероприятий на границе. Данная технология позволит увеличить пропускную способность таможенных органов и окажет положительное влияние на внешнюю торговлю.

Дальнейшее развитие этого видения требует более эффективного использования информации и оптимизации сложных

процедур мониторинга поставок с высоким уровнем риска. Эта эволюция требует создания единой цифровой платформы для беспрепятственного обмена данными между регулирующими органами.

Крайне важно подчеркнуть внедрение практики информационных технологий в систему отслеживания продуктов, поступающих на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Соглашение 2019 г. выступает за двухуровневый подход к отслеживанию — как на национальном, так и на международном уровне. Эта стратегия направлена на существенное ограничение оборота контрафактной продукции, подпольной торговли и незаконного обхода таможенных тарифов и налогов при перевозке товаров через международные границы¹.

В целях повышения операционной эффективности пилотные механизмы отслеживания были внедрены в России, Казахстане и Беларуси. Примечательно, что Федеральная таможенная служба России возглавила разработку комплексной национальной системы отслеживания. Это начинание включало в себя такие важные шаги, как стандартизация таможенных данных, представляемых в Федеральную налоговую службу (ФНС России), и обмен деталями транзакций в аналитическом хранилище. Кроме того, использование технологии блокчейн стало многообещающим инструментом в таможенном администрировании, создавая безопасную и децентрализованную базу данных для оптимизации операций.

Интеграция блокчейна в Единую автоматизированную информационную систему таможенных органов может расширить возможности обработки данных. Внедрение механизма единого окна для подачи электронных документов на всей территории ЕАЭС является многообещающей концепцией, но сталкивается с проблемами из-за разного уровня развития информационных таможенных технологий в странах-членах. В целом вне-

¹ Лебедев А. С. Проблемы правового регулирования трансграничной электронной торговли в Евразийском экономическом союзе // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2020. № 2 (32).



Рис. 2. Направления совершенствования практики применения информационных технологий в сфере таможенного дела

Внедрение новых таможенных информационных технологий может принести пользу не только России, но и всем странам — членам ЕАЭС. Изучение российского опыта может помочь странам, отстающим в информационных технологиях.

Анализ текущих проблем таможенных информационных технологий позволяет получить всестороннее понимание и определить потенциальные решения (рис. 2).

Анализ цифровизации таможенных органов позволяет сделать важные выводы:

- Крайне важно расширить цифровизацию за пределы оформления товаров, чтобы охватить более широкое таможенное администрирование, межведомственное сотрудничество и сосредоточиться на подготовке квалифицированных специалистов в области передовых технологий.
- Приоритезация сотрудничества между таможенными органами ЕАЭС имеет жизненно важное значение. Внедрение единой системы отслеживания товаров на территории России и ЕАЭС позволит снизить риски, связанные с нелегальной деятельностью с продукцией.
- Акцент на развитии местных технологических решений для таможенных операций может снизить зависимость от иностранных технологий, особенно на фоне действующих санкций в отношении российских фирм.
- Интеграция нейронных сетей и искусственного интеллекта в таможенные функции упростит сложные процессы за счет автоматизации.
- Использование и совершенствование ИТ-инструментов для таможенных процедур эффективно укрепит экономическую безопасность, улучшит условия торговли и повысит репутацию таможенных органов как внутри страны, так и за рубежом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Башлы П. Н., Вербов В. Ф. Цифровая трансформация таможенной службы // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 4. С. 19–24.
2. Ворона А. А., Дианова В. Ю. Таможенное администрирование как важнейший фактор перехода к цифровой таможне // Таможенное дело. 2021. № 3. С. 15–21.
3. Коварда В. В., Лаптев Р. А., Тимофеева О. Г. Перспективы повышения уровня экономической безопасности в контексте цифровизации экономических процессов посредством

развития системы прослеживаемости в ЕАЭС // Вестник евразийской науки. 2020. № 5. С. 5.

4. Куроптев Н. Б. Основные проблемы взаимодействия таможенных представителей с таможенными органами // Бюллетень инновационных технологий. 2020. Т. 4. № 1 (13). С. 72–77.
5. Макарова И. Г. Совершенствование технических средств таможенного контроля в условиях цифровизации // Экономика регионов России: современное состояние и прогнозные перспективы: сборник статей по материалам Всероссийской научно-практической конференции преподавателей, аспирантов, магистрантов. Иваново: Ивановский филиал ФГБОУ ВО РЭУ им. Г. В. Плеханова, 2022. С. 38–34.
6. Панина Е. А., Шакало С. В. Защита интеллектуальной собственности: таможенный аспект // Международная торговля и торговая политика. 2021. Т. 7. № 1. С. 123–138.
7. Синяговская Е. С., Куроптев Н. Б. Проблемы внедрения системы прослеживаемости товаров в ЕАЭС // Бюллетень инновационных технологий. 2020. № 3 (15). С. 33–38.
8. Сомов Ю. И., Шашаев А. Е. Возможности применения новых цифровых технологий в таможенном деле // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 1. С. 29–41.
9. Лебедев А. С. Проблемы правового регулирования трансграничной электронной торговли в Евразийском экономическом союзе // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2020. № 2 (32).

Научное издание

Заказное издание

**Развитие таможенного администрирования
в условиях цифровизации**

Материалы научно-практической конференции
г. Москва, 24 апреля 2024 г.

Сборник научных статей

Руководитель РИЦ *В.В. Кузнецов*

Редактор *Е.Г. Кожедуб*

Дизайн обложки *А.В. Таскаевой*

Верстка *Т.Г. Ситниковой*

Формат 60×90/16.

Гарнитура «ПТ Сериф Про». Усл. печ. л. 11,25

Заказ № 1083

Издательский дом «Дело» РАНХиГС
119571, Москва, пр-т Вернадского, 82

Коммерческий центр:

тел: (495) 433-25-10, (495) 433-25-02

www.ranepa.ru

www.izdateldelo.ru

delo@ranepa.ru