

УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В ПРОЦЕССАХ ЭЛЕКТРОННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БИЗНЕСА И ТАМОЖНИ

Геннадий Зубаков,
к.э.н., доцент Школы логистики
Национального исследовательского
университета «Высшая школа экономики»,
директор Международного логистического клуба

АННОТАЦИЯ. В статье раскрывается ряд самых общих аспектов эффективной организации процесса предварительного информирования таможенных органов на примере авиационного транспорта в международном авиационном пункте пропуска, расположенном в международном аэропорту.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Цифровая трансформация, авиационные грузоперевозки, информационное взаимодействие, предварительное информирование, электронное декларирование.

ANNOTATION. The article is devoted to the processes of organization of preliminary information of customs authorities at the international aviation checkpoint located at the international airport.

KEY WORDS. Digitalization, air cargo, IT Communication, preliminary information, electronic declaring.

Авиационному транспорту принадлежит особая роль в развитии многих передовых идей и проектов. Быстрые перемещения материальных потоков диктуют необходимость принятия столь же быстрых и верных решений. Задержка информации в логистических цепях организации процессов авиационной перевозки неизбежно влечет за собой увеличение финансовых издержек. Организационная и технологическая структуры здесь чрезвычайно развиты, пожалуй, как ни на каком другом виде транспорта. Кооперация при организации международной перевозки очень велика. По этой причине информационный обмен между субъектами авиационной перевозки максимально формализован и унифицирован. Прохождение процессов таможенного контроля – важное звено в сетевом графике организации международных авиатранспортных перевозок.

Когда речь заходит о механизмах упрощения формальностей при электронном взаимодействии с таможен-

ными органами, прежде всего имеется в виду такая организация процесса, при которой технологические этапы таможенного контроля будут прозрачными, а логистические издержки для бизнеса – минимальными. Говоря об электронном взаимодействии, мы имеем в виду исключение бумажных носителей в контрольных процедурах, однократное предоставление унифицированной информации, ее автоматизированную обработку системой управления рисками. Естественно, что при этом хочется провести большую часть контрольных мероприятий до прибытия груза / товара в место таможенной очистки, организовав правильное предварительное информирование таможенных органов. В этом ключе понятно желание бизнеса минимизировать общение с контролирующими организациями, проводя процедуры электронного декларирования в электронном виде на основе однократно переданных массивов данных, необходимых и достаточных для таможенного контроля без использования

бумажных носителей и ручных операций в сроки, закрепленные специальными регламентами.

Упрощение таможенных формальностей, сокращение времени таможенного контроля – ключевые задачи снижения логистических издержек при реализации внешнеторговых процедур. Эффект от правильного внедрения в авиации технологий предварительного информирования таможенных органов и безбумажного электронного представления сведений может иметь очень большое значение для авиатранспортной логистики.

Поскольку понятные для бизнеса и государства инициативы до сих пор не внедрены, вероятно, на это есть свои причины. Попробуем разобраться в них, затронув несколько моментов реализации электронного предварительного информирования и организации эффективной работы механизма однократного электронного представления сведений, необходимых для государственного контроля, называемого «единым окном».



Задержка информации в логистических цепях организации процессов авиационной перевозки неизбежно влечет за собой увеличение финансовых издержек. Организационная и технологическая структуры здесь чрезвычайно развиты, пожалуй, как ни на каком другом виде транспорта. Кооперация при организации международной перевозки очень велика

Рассмотрим эти вопросы на примере авиационного транспорта в международном авиационном пункте пропуска, расположенном в международном аэропорту.

В авиационном сегменте транспорта раньше других появилась потребность реализации проекта, название которого можно обобщенно сформулировать, как *«предварительное электронное представление сведений, необходимых для организации таможенного контроля международных грузовых авиационных перевозок»*.

- *«Предварительное»*, потому что передача в таможенные органы необходимой для процессов контроля информации, сопровождающей авиационную перевозку, должна проводиться до фактического прибытия на таможенную границу транспортного средства с грузовой партией (а еще лучше – до его отправления). Только такой вариант может дать бизнесу возможность заранее планировать и оптимизировать логистические издержки.
- *«Электронное»*, потому что только с помощью современных информа-

ционных технологий можно объединить технологический документооборот, информационные потоки всех субъектов международных грузовых перевозок и организовать быструю передачу требуемой информации от нужного источника необходимому адресату.

- *«Представление сведений»*, потому что это наиболее общий рабочий термин, характеризующий обмен информацией, необходимой для всего процесса таможенного контроля, включающий в себя подготовительные операции и последующее декларирование.

Упрощение формальностей при прохождении этапов таможенного контроля должно стать главной целью электронного предварительного информирования. Бизнесу нужно получить выигрывать, иметь преимущества от реализации достоверного и своевременного предварительного информирования. Быть честным должно быть выгодно.

Технологические бонусы упрощения этапов таможенного контроля для добропорядочных участников

ВЭД необходимо нормативно закрепить. В этом случае для реализации «зеленого коридора» своих внешне-торговых поставок организатор перевозки реализует технологию сбора и представления в таможенные органы всей информации, необходимой для работы таможенной системы рисков. Организация ее сбора не должна являться задачей таможенных органов. Безусловно, неплохо, когда профильные ведомства государства занимаются унификацией информации в логистических цепях поставок, приводя ее к стандартному виду, соответствующему международным отраслевым конвенциям, а международные стандарты информационного обмена, внедренные в отечественной авиатранспортной отрасли, строго соблюдаются и находятся на контроле национального транспортного ведомства.

Соблюдение международных транспортных стандартов нормативно не входит в задачу таможенной службы. Она собирает необходимую информацию, интегрирует ее, приводит к требуемому виду и передает



Работа на грузовом терминале «Москва Карго» в международном аэропорту Шереметьево

в соответствии с принятым технологическим регламентом в таможенную систему, обязательно получив ответную информацию. В зависимости от результатов информационного обмена B2G-бизнесом могут быть запущены варианты оптимизационных процедур, реализованы различные варианты информационного взаимодействия в логистических цепях поставок. От организации этих процессов зависят логистические издержки всей внешнеторговой поставки. Будут ли в цепях поставок задействованы отечественные транспортные коридоры, ресурсы и технологии, а в условиях наличия ведомственной конкуренции Евразийского экономического союза – и сама отечественная таможенная служба зависит от решения вопросов минимизации логистических издержек на этапах электронного предварительного информирования.

Можно вспомнить опыт Шереметьевской таможни начала 2000-х гг., когда была реализована революционная на то время экспериментальная технология электронного предварительного информирования таможенных органов об импортных и транзитных грузовых потоках, перемещаемых авиационным транспортом через информационную систему СВХ, расположенного в международном аэропорту. Тогда таможенная электронная система управления рисками только проектировалась: не было автоматизированной системы внешнего

доступа ЕАИС таможенных органов, отсутствовали форматы и структура предварительной информации. Данные собирались, консолидировались и обрабатывались в информационных системах авиатранспортных бизнес-структур по их корпоративным правилам, в соответствии с международными стандартами и практикой.

Предварительная информация далее передавалась в Шереметьевскую таможню под ответственность владельца СВХ, таможенного брокера и перевозчика. Все экспериментальные работы проводились при поддержке ГТК РФ и ее профильных управлений: Главного управления организации таможенного контроля и Главного научно-информационного центра ГТК РФ. Вновь разработанные программные и технологические компоненты передавались в Фонд алгоритмов и программ таможенной службы.

Важно, что новые технологические решения закреплялись специально разработанным Регламентом предварительного информирования, включенным в процедуру работы СВХ. Новая технология в полной мере отвечала интересам государства и снижала издержки бизнеса, делая процедуру таможенного контроля предсказуемыми и прозрачными. С другими контролирующими органами электронное взаимодействие устанавливалось аналогично.

Современная цифровая революция является главным трендом развития национальной экономики и затронула

все структуры государства и бизнеса. Сквозные технологии цифровой экономики активно внедряются в процедуры таможенного оформления и внешнеэкономической деятельности в целом. В 2019 г. Евразийская экономическая комиссия разработала и внедрила Порядок обязательного предварительного информирования таможенных органов на всех видах транспорта, включая авиационный. Разработаны форматы данных, требуемая структура информационного взаимодействия. Тем не менее процедура обязательного предварительного информирования не дала ожидаемого эффекта ни государству, ни бизнесу. Остановимся на нескольких общих моментах.

- Объединять Порядок предварительного информирования на разных видах транспорта в одном документе нерационально, поскольку технологические особенности организации отличаются. В странах ЕАЭС в силу ряда нормативных моментов это особенно заметно, например в технологиях морского и авиационного транспорта, где сильна кооперация в цепях поставок. В авиатранспортной логистике процесс «электронного предварительного информирования» может быть декомпозирован на множество локальных процессов, описываемых регламентами упрощения формальностей. Регламенты должны описывать процессы экспорта, импорта, международного и внутреннего транзита чартерных и регулярных авиационных перевозок, формализовать операции по категориям перемещаемых материальных потоков (багаж, груз, почта, транспортные средства, топливо, припасы, валюта и пр.), по категориям груза (опасный, ценный, скоропортящийся, живые животные и т.д.). Каждый такой локальный процесс или процедура должны быть специфицированы и оформлены и могут быть инициированы различными участниками ВЭД. Ими могут быть, например, авиационные экспедиторы, перевозчики и их агенты, декларанты, владельцы складов временного хранения, уполномоченные экономические операторы, платежные системы, иные обеспечивающие организации. Следует еще раз отметить, что именно авиатранспортные бизнес-процессы отличаются максимальным разнообразием форм, режимов, процедур, технологий. Поз-

тому организация предварительного информирования в гражданской авиации отличается такой же максимальной сложностью сбора, унификации и интеграции разноплановой информации, находящейся в документах различных субъектов международных авиационных грузовых перевозок.

- Непонятна причина введения так называемой «обязательной» части предварительного информирования. Очевидно, что таможенная система управления рисками работает в автоматизированном виде только при представлении информации о коде таможенного товара, отсутствующей в документах перевозчика. По этой причине «обязательная» часть не нужна ни таможенной службе, ни авиационному бизнесу. Это своеобразная дань традициям. Формирование и передача «обязательной» части информации выхолащивает саму идею предварительного информирования. Безусловно абсолютно прогрессивен тот факт, что в принятом ЕЭК Порядке прописана также структура «расширенной» части предварительной информации, содержащей все сведения, необходимые для автоматизированной обработки рисков таможенной системой. Это может в дальнейшем дать бизнесу требуемое упрощение процедур таможенного контроля и снижение логистических издержек.
- Для достижения вышеописанного процедуры упрощения формальностей на основе обработки «расширенной» части предварительной информации должны отвечать интересам конкретных сегментов бизнеса на конкретных видах транспорта и типах перевозок. Их нужно закреплять совместными регламентами, определяющими действия как бизнеса, так и органов контроля. Опыт разработки таких регламентов у ФТС России есть, в частности организация при Главном управлении таможенного контроля рабочей группы по разработке перспективных таможенных технологий, которая в тесном контакте с профессиональными экспертами от бизнес-среды занималась созданием новых технологических процессов. Было бы полезно реализовать что-то подобное в ЕЭК, продолжив деятельность рабочей группы департамента таможенной инфраструктуры с учетом опыта, полученного при создании

Порядка предварительного информирования.

- Электронное взаимодействие таможенных органов со смежными контрольными государственными структурами сегодня в должной степени не организовано. Есть система ведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ), но нет технологического наполнения информационного обмена. У каждого ведомства своя неинтегрированная система управления рисками. По этой причине в пункте пропуска существуют бумажный документооборот, ручная обработка информации, включая отметки прохождения этапов контроля. Дезавуируется сама идея электронного безбумажного контроля. Образно говоря, современные цифровые технологии не согласуются с отсутствием действенного механизма «единого окна». Его концепцию и эталонную модель, разработанную в ЕЭК, необходимо пересматривать. Она устарела уже в момент начала разработки. Сегодня, например, голландские коллеги в морском и авиационном портах создают взаимодействие двух «единых окон». «Единое окно» порта, решающее вопросы интеграции информации и ответственности за ее представление для контроля, взаимодействует с «единым окном» государства. Портовое «единое окно» отвечает интересам бизнес-структур в цепи поставок. Государственное «единое окно» преследует интересы государства. Этот опыт надо изучать и перенимать.
- На наш взгляд, электронному «единому окну» бизнеса возможно реализовать цифровое взаимодействие по СМЭВ с каждой контролирующей структурой в форматах и процедурах, согласованных взаимно. Заверенные электронные копии обмена возможно передавать в таможенную систему. Реализация такого информационного взаимодействия позволит практически ликвидировать обмен бумажными документами. Эталонную модель «единого окна» можно и нужно корректировать, тем более что и рекомендации СЕФАКТ ООН по «единому окну» предполагают подобную корректировку.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Зубаков Г.В., Стрекалов С.В. Актуальные вопросы информационно-

го взаимодействия участников логистической цепи при реализации трансграничных грузовых авиаперевозок // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2016. – № 3 (24).

2. Зубаков Г.В., Проценко О.Д. Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации. Некоторые аспекты реализации // Креативная экономика. – 2019. – № 3. – С. 407–420.
3. Зубаков Г.В. Предварительное информирование и другие инновации // Таможенное обозрение. – 2008. – № 3. – С. 18–21.
4. Зубаков Г.В., Круглая Г.В. Нейтральная информационная среда авиационных перевозок // Авиатранспортное обозрение. – 2013.
5. Зубаков Г.В. Единое окно таможенного союза требует единого управления // Материалы Евразийской экономической комиссии. Электронный ресурс: URL: <http://www.tsouz.ru/db/it/Documents/4.pdf>
6. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом // Решение Евразийской экономической комиссии № 158. Электронный ресурс: URL: <http://docs.cntd.ru/document/420320840/>
7. Таможенный Кодекс Евразийского экономического союза. Электронный ресурс: URL: <http://docs.cntd.ru/document/456058064/>
8. Зубаков Г.В. Интеграция компетенций – современный инструмент авиатранспортной логистики // Логистика, транспорт, природообустройство. Материалы международной научно-практической конференции. – Ереван, 2014. – С. 35.
9. Зубаков Г.В. Методологические аспекты построения единой информационной среды логистических процессов в условиях цифровой экономики // Логистика, транспорт, природообустройство. Материалы международной научно-практической конференции. – Ереван, 2015. – С. 109.
10. Материалы Европейской экономической комиссии ООН // Рекомендации ЕЭК ООН. Рекомендация № 33: «Рекомендации и руководящие принципы по созданию механизма “единого окна”». Электронный ресурс: URL: www.tsouz.ru ■