Review

Тематическое приложение к газете Коммерсанть





ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

Таможенная служба

Понедельник 25 октября 2021 №194/П (7156 с момента возобновления издания)

16 Какие изменения ждут пункты пропуска на границе

kommersant.ru

15 Как работает электронное декларирование после реформы

От шлагбаума к автовыпуску

За последние 30 лет российская таможня претерпела коренную трансформацию это касается как перехода с бумажного документооборота на электронный, так и внедрения новых информационных систем. Крупнейшей реформой стал перевод таможенного оформления более чем из 600 различных мест в 16 центров электронного декларирования, что позволило перейти к автовыпуску безрисковых поставок. При этом стратегия развития таможни до 2030 года предусматривает еще более высокий уровень автоматизации всех процессов, в том числе фактического контроля на границе.

— реформа —

Импорт открывается

Современный этап развития российской таможни связан в первую очередь с открытием границ и расширением торгового оборота (обязательное декларирование экспорта и импорта было введено только в 1989 году, в отдельную службу таможенные органы были выделены из Министерства внешней торговли тремя годами ранее).

После снятия монополии государства на внешнюю торговлю число участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и объемы импорта и экспорта резко выросли. Это потребовало введения института таможенных уполномоченных, которые должны были обеспечить таможенное оформление и контроль на территориях, расположенных внутри страны, в местах нахождения участников ВЭД. Присутствие таможенной службы в областях постепенно приобретало очертания таможенных постов, которые позднее были преобразованы в самостоятельные таможни.

В 1996 году число участников ВЭД уже превышало 35 тыс. (из них более 23 тыс. работали в зоне ответственности Московской таможни), поэтому в 1997 году при каждой таможне начинают создаваться центры таможенновавшая тогда система разделения таможен по видам транспорта, перемещающего товары, и видам деятельности привела к неравномерному распределению нагрузки между таможнями и снижению эффективности контроля.

В конце 1999 года начинается процесс внедрения института таможенных брокеров, что должно было помочь формированию цивилизованного рынка таможенных услуг, повышению достоверности и качества декларирования. Изменения касаются и складов временного хранения: товары с границы начали поступать только на установленные таможенным органом базовые таможенные терминалы, а потом уже после прохождения таможенных процедур могли быть перевезены на любой внешний склад, выбранный получателем.

В нулевые годы на таможне начинается внедрение электронного декларирования, в ноябре 2002 года в России была подана и выпущена первая электронная декларация. Это произошло на таможенном посту «Каширский» Московской южной таможни Центрального таможенного управления. Однако до массового перехода на удаленный режим

подачи деклараций остается еще 15 лет.

«Реформа 2020» В мае 2017 года коллегия ФТС утвердила новую программу развития ведомства до 2020 года. Она предполагала автоматизацию обработки данных, перенос контроля с этапа декларирования на этап после выпуска товаров, а также максимально возможное исключение прямого контакта участников ВЭД и представителей службы. Тогда же началось и обсуждение создания центров электронного деклари-

В октябре 2018 года премьер-министр Дмитрий Медведев запустил первую в РФ электронную таможню — в Приволжском округе (подробнее о развитии электронного декларирования читайте на стр. 15). Это по-



Реформа таможенного администрирования позволила перейти от бумажного документооборота к электронному оформлению товаров

зволило объединить обработку всех деклараций в округе в одном центре (раньше их принимали на 53 таможенных постах). Всего по стране тогда действовало 672 места таможенного оформления. К концу 2020 года оформление деклараций было переведено в 16 на территориальный принцип — существо- ных таможен). Им же были переданы и полно- нако был расширен и список упрощений.

мочия по принятию решений о выпуске товаров — ранее этим занимались все таможни, нам удалось коренным образом реформиротеперь их полномочия ограничены фактиче-

Важной новащией стало и изменение института уполномоченных экономических операторов, который появился в 2012 году с вступлением в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза в 2018 го оформления. В том же году произошел и пе- ЦЭДов (включая 8 региональных, один авиа- году к компаниям, желающим получить таревод служб и таможен с производственного ционный и 7 специализированных электрон- кой статус, появились новые требования, од-



В 2021 году мы отмечаем 30-летие создания Федеральной таможенной службы. Этот юбилей — знаковое событие для нашего многотысячного коллектива. Таможенная служба за эти годы реформировалась и развивалась, но неизменно высоким оставался вклад нашего сплоченного коллектива в обеспечение экономической безопасности государства.

Ключевая цель на ближайшее десятилетие — трансформировать таможенное администрирование в быстрый и высокотехнологичный процесс за счет применения современных технологий, внедрения методов обработки больших массивов данных и искусствен-

Развитие таможенной службы невозможно без истории, базовых знаний. Хочу выразить искреннюю признательность ветеранам таможенной службы, которые являются примером для молодых специалистов, передают им свои знания и опыт.

Благодарю всех должностных лиц таможенных органов за самоотверженную работу, достигнутые результаты деятельности.

Уверен, что профессионализм, современные знания, энергия и целеустремленность помогут нам справиться с самыми сложными задачами, осуществить все намеченные планы.

Руководитель ФТС России В. И. Булавин

па — до 2024 года и до 2030 года. На первом

ем информационных технологий.

моженных операций в отношении поставок,

не идентифицированных как рисковые, со-

ставляет 1 час 16 минут при импорте и 40 ми-

ков таможни: до начала реформы выпуском

деклараций на товары занимались более

3,7 тыс. таможенных инспекторов, сегодня

штатная численность «выпускающих» тамо-

женных инспекторов в 16 ЦЭДах составляет

около 2,5 тыс. Значимым мероприятием стал

и перевод в 2020 году почти 12 тыс. граждан-

ских служащих таможенных органов в статус

сотрудников. Это произошло без увеличения

штатной численности — служащие, в том чи-

сле должностные лица мобильных групп, «по-

более чем до 120 тыс., а за счет поступлений

от пошлин формируется примерно треть до-

ходов федерального бюджета. По итогам девя-

ти месяцев текущего года ФТС перечислила в

бюджет 4,8 трлн руб. (это на 33% больше про-

гнозного задания), по сравнению с показате-

лем 2020 года эта сумма выросла на 49%, в том

числе платежи, взимаемые при импорте, уве-

личились на 34% — до 3,1 трлн руб., взимае-

мые при экспорте — на 74%, до 1,5 трлн руб.

При этом на организации низкого уровня ри-

ска (всего их более 10 тыс.) приходится 75%

всех оформленных деклараций на товары и

Следующим этапом развития таможни, за-

ложенным в утвержденную стратегию до

2030 года, заявлен переход от «электронной»

к «интеллектуальной» таможне — это позво-

лит проводить все операции по таможенному

оформлению автоматически с использовани-

Реализация стратегии разделена на два эта-

К 2020 году число участников ВЭД выросло

Изменения коснулись и самих сотрудни-

нут при экспорте.

лучили погоны».

«В рамках Комплексной программы-2020 этапе приоритет отдается созданию модели «интеллектуального» пункта пропуска с учевать таможенную систему, обеспечив при том специфики всех видов транспорта, что поэтом ее полную управляемость. Без сомнезволит полностью автоматизировать процесс ния, созданная нами структура будет опрепрохождения границы для безрисковых поделять облик таможенных органов России ставок. Сейчас многие пункты пропуска счина годы вперед»,— отмечает первый заметаются технически устаревшими и зачастую ститель главы ФТС Руслан Давыдов. Сейчас вообще не оснащены электронным оборудов ЦЭДах оформляется 99% всех деклараций. ванием — за их обновление, впрочем, отве-При этом автоматически регистрируется 80% чает не таможня, а федеральное казенное учот всех поданных деклараций, а выпускаетреждение «Росгранстрой» Минтранса России. ся — 25%. Среднее время осуществления та-

Еще одна приоритетная задача — переход на полномасштабное применение электронных навигационных пломб для контроля перемещения товаров, а также совместная с иностранными партнерами реализация подходов по взаимному признанию результатов таможенного контроля и противодействие «ложному» транзиту. При этом в середине текущего года ФТС совместно с ФНС запустила систему документарной прослеживаемости товаров, которая необходима для лучшего контроля за уплатой налогов и таможенных платежей.

Помимо этого в планах службы — реализация проекта по созданию специальной технологии совершения операций с международными почтовыми отправлениями. Это потребует новой законодательной базы и создания в системе таможенных органов Центральной почтовой таможни с переподчинением ей таможенных постов в пунктах международного почтового обмена. Предполагается и появление института операторов интернет-торговли, которые будут выступать от имени получателей и отправителей товаров (в том числе пересылаемых по почте и доставляемых в качестве экспресс-грузов).

Стратегия также предусматривает переход к категорированию товарных партий вместо категорирования поставщиков и внедрение новой системы управления рисками, позволяющей оценивать каждую поставку по отдельности. Бизнес же сможет выиграть от дальнейшего развития института уполномоченных экономических операторов (УЭО) на основе международных стандартов. Это касается взаимного признания статуса УЭО другими странами и взаимодействия информационных систем разных стран, работающих в формате «единого окна», что позволит ускорить прохождение таможни и облегчить процесс предоставления необхо-

димых документов. Татьяна Едовина

МНЕНИЕ

рования (ЦЭД).

АРКАДИЙ КОРОСТЕЛЕВ, президент транспортной группы Fesco:

 Транспортная группа Fesco — крупнейшая частная логистическая компания в России с активами в том числе в сфере портовой логистики — многие годы успешно сотрудничает с Федеральной таможенной службой России.

За это время мы отмечаем значительные позитивные изменения в работе таможенных служб. Много усилий направлено на цифровизацию, что значительно ускоряет оформление грузов — в частности, большим достижением можно назвать предварительное информирование, переход на электронный выпуск транзитных деклараций, электронное закрытие транзита на станции прибытия.

Эти технологии мы уже применяем на практике, например в совместном с РЖД и ФТС проекте «Интертран», технология которого обеспечивает полностью электронное оформление импортных грузов, идущих через Владивостокский морской торговый порт в режиме таможенного транзита. Кроме того, в порту достигнуты существенные успехи в автоматизации работы при проведении таможенных операций, например взвешивания контейнеров.

Также мы рассчитываем на активное сотрудничество с ФТС в области внедрения новых технологий, например навигационных пломб, которые помогают минимизировать время, необходимое для досмотра грузов, оптимизировать работу системы управления рисками и упростить ряд таможенных операций для тпанзитных грузов.

Мы надеемся, что эти совместные усилия позволят России более полно реализовать конкурентные преимущества, которые мы можем предложить грузоотправителям из стран АТР и Европейского союза, и будут способствовать выполнению государственных

задач по увеличению к 2024 году объема транзитных контейнерных перевозок в четыре раза относительно уровня 2018 года.

АНДРЕЙ ВОЗМИЛОВ,

83% платежей в бюджет.

Новая стратегия

генеральный директор «Таможенной карты»:

 Безусловно, цифровизация процессов таможенного оформления благоприятно влияет на бизнес и в текущих реалиях особенно важна. Благодаря изменениям в таможенном администрировании уже существенно ускорилось прохождение процедур оформления и выпуска грузов, а проект по автоматизации и интеграции

госсервисов позволит упростить предпринимателям

вход на рынок международной торговли. Упрощение процессов таможенного оформления дало возможность компаниям-спутникам трансграничной торговли развивать свои сервисы. Например, появление нашей операционной системы было бы невозможно без цифровизации таможенных процессов. А целью ее появления является повышение грамотности потенциальных и действующих участников ВЭД, что, в свою очередь, приведет к уменьшению количества некорректных платежей и ошибок в документах, поступающих в ФТС России.

Review Таможенная служба

Сквозной контроль

Федеральная таможенная служба (ФТС) продолжает достраивать инфраструктуру контроля за оборотом товаров и противодействия серому импорту. Так, с июля в РФ запущена документарная система прослеживаемости товаров, наряду с маркировкой призванная обеспечить власти данными о движении товаров с момента их ввоза на территорию РФ или производства до реализации конечному потребителю. Вскоре в ФТС рассчитывают добиться обязательного применения в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) электронных пломб для транзитных грузов. Предполагается, что повышение прозрачности товарооборота и расчистка внутреннего рынка от контрафакта обеспечат рост таможенных и налоговых сборов. В деловом сообществе инициативы ФТС по сокращению незаконного товарооборота поддерживают и рассчитывают на симметричное сокращение избыточного контроля.

— подробно —

По оценкам экспертов, объем торговли нелегальными товарами в РФ превышает 5 трлн руб. ежегодно, из-за чего бюджет может недополучать более 0,5 трлн руб. только за счет НДС. По данным ФТС, за 2020 год таможенные органы выявили более 13 млн контрафактных товаров, что заметно превышает показатели 2019 года (7,6 млн). Помимо бюджетных потерь наличие контрафакта дестимулирует бизнес в создании высокоэффективных цепочек движения качественных товаров и в конечном счете наносит вред жизни и здоровью граждан, считают в правительстве. Основной мерой борьбы с нелегальным товарооборотом в правительстве считают развитие комплексной системы прослеживаемости и сквозного контроля товаров. Они должны способствовать сокращению серого импорта, предотвращению ввоза на территорию РФ контрафактной продукции и, соответственно, повышению конкурентоспособности отечественных товаров.

Торговля выходит из тени

Первые механизмы прослеживаемости товаров начали формироваться в РФ в 2016 году — тогда был запущен эксперимент по маркировке контрольными идентификационными знаками меховой одежды. Прослеживаемость маркированных товаров обеспечивается наличием особого маркера (средства идентификации), например штрихового кода или метки RFID на каждом товаре — его может создать только оператор маркировки Центр развития перспективных технологий (ЦРПТ). Метка применяется как в отношении иностранных, так и отечественных то- от контрафактной продукции и облегчить варов. При этом маркируется каждая товарная единица, что позволяет отследить путь товара от производства до списания или циональная система прослеживаемости продажи конечному потребителю в рознице. Для разных товаров способы маркировки отличаются — так, для меховых изделий используются RFID-метки (микрочипы), для товаров других категорий — цифровые коды DataMatrix на упаковки. Сейчас помимо меховых изделий маркируются обувь, табачная продукция, лекарства, парфюмерия, фототовары, шины и покрышки, ряд товаров легкой промышленности, молочная продукция, с конца 2021 года маркировка распространится на воду. Параллельно в экспериментальном режиме стартовала маркировка слабоалкогольных напитков, биологически активных добавок и кожных антисептиков.

Координатором системы маркировки является Минпромторг, который определяет правила маркировки, занимается выбором товаров для проведения экспериментов под обязательную маркировку. Взаимо действие участников товарооборота с госорганами погружено на цифровую платформу «ГИС-Маркировка», которая и позволяет отслеживать оборот товаров, ФТС же в рамках своих компетенций проводит контроль за соблюдением требований о маркировке. Так, компании получают коды маркировки, передают эту информацию либо производителю, либо самостоятельно при перемещении товаров наносят средства идентификации и указывают сведения в декларации. Таможенные органы проводят автоматизированную проверку, сверяясь с даннырезультатам контроля ФТС направляет в информсистему ЦРПТ данные о выпуске товаров. Маркировка зарекомендовала себя как действенный механизм борьбы с нелегальным оборотом продукции: по оценкам властей, официальные продажи шуб выросли в десять раз, обуви — втрое.

Невидимая прослеживаемость

Новым механизмом контроля за товарными потоками стала запущенная в июле На-

Изъятых немаркированных товаров:



Введение маркировки и документарной прослеживаемости должно защитить рынок контроль на границе

(НСП) — механизм контроля исключительно за импортными товарами с момента ввоза на территорию РФ до их выбытия из оборота (передачи в производство или реализации конечному потребителю). Оператором НСП является Федеральная налоговая служба (ФНС), которой ФТС передает информацию по таможенным декларациям. При выявлении разрывов в цепочках перепродажи товаров или других нарушений планируются проверочные мероприятия.

Отличием новой системы прослеживаемости является документарный подход к контролю. В рамках НСП товарам присваивается регистрационный номер, состоящий из номера декларации на товары и порядкового номера товара в этой декларации. В ФНС ранее объясняли, что такой иденти-

фикатор переносится в другие документы и наполняется сведениями из систем налогового и бухгалтерского учета. Вся эта информация консолидируется в НСП, где и сопоставляется, тем самым обеспечивая прослеживаемость импортного товара на всем его жизненном цикле. Регистрационный номер присваивается не отдельным товарным единицам, а партиям, что должно способствовать обелению оптовых товарных рынков.

ФТС планирует получать от ФНС сведения об остатках, о выбытии товаров из системы прослеживаемости, о цепочках продаж, аналитические показатели на основании сведений об обороте товаров, риски нарушений и расхождения (такие сведения будут использоваться в рамках контроля за оборотом товаров на внутреннем рынке). Уже сейчас таможня передает налоговой службе сведения о ввезенных иностранных товарах.

Документарный подход к прослеживаемости не предполагает существенных издержек бизнеса, поскольку не требует пере-

строения складской логистики — компаниям достаточно лишь доработать систему бухгалтерского учета и отчетности. Кроме того, для бизнеса установлен переходный период — не менее одного года на адаптацию и доработку учетных систем. На этот срок, до июля 2022 года, меры ответственности за нарушение требований при операциях с прослеживаемыми товарами не предусмотрены. Пока прослеживаемости подлежат товары электронной и радиоэлектронной промышленности (холодильники, стиральные машины, мониторы, проекторы), автопрома (тягачи, бульдозеры, экскаваторы), а также социально значимые товары (детские коляски и детские автокресла). Перечень товаров будет расширяться в соответствии с наиболее подверженными контрафакту рынка-

Запуск национальной системы прослеживаемости является частью работы по созданию механизма контроля товарных потоков на территории ЕАЭС — соглашение о разра-

ботке механизма подписано в 2019 году и вступило в силу в феврале 2021 года. Соглашение предполагает двухуровневую систему контроля, состоящую из национального и наднационального сегментов. Национальные системы должны обеспечить прослеживаемость импортных товаров на внутреннем рынке стран ЕАЭС, наднациональная — обмен информацией о пересечении границы между странами союза. Пока Евразийская экономическая комиссия совместно с государствами-членами ЕАЭС готовится к запуску пилотного проекта по внедрению прослеживаемости товаров на таможенной территории союза. Эксперимент планируется провести с 1 июля 2022 года по 31 марта 2023 года, по его итогам механизм планируется развернуть в постоянном режиме.

Транзит под пломбой

Тем временем страны ЕАЭС продвинулись в решении вопроса о применении на территории союза навигационных пломб для отслеживания перевозок. «Мы уверенно движемся к формированию бесшовной системы транзита товаров на пространстве Большой Евразии. И оцифровка — это один из драйверов данного процесса. Пломбы будут содержать всю необходимую для таможенных органов информацию о грузе, его владельце и компании-перевозчике»,— считает заместитель главы Минэкономики Дмитрий Вольвач. Так, устройство будет непрерывно передавать в единую евразийскую систему слежения сведения о нахождении и сохранности груза. Применение электронных навигационных пломб позволит минимизировать различные формы госконтроля при перемещении товаров и грузов, а также обеспечить законный оборот товаров на территории Евразийского союза и закрепит за ним статус надежного и транспарентного партнера, считают в правительстве.

Электронные пломбы сейчас уже частично используются для транзитных грузов, например при перемещении из стран ЕС в Китай по территории РФ. Как пояснили «Ъ» в ФТС, с момента запуска технологии (март 2020 года) по территории РФ с применением пломб проследовало более 22 тыс. партий отдельных товаров, запрещенных к ввозу в Россию. Соглашение же предусматривает обязательное применение пломб для всех международных перевозок по территории ЕАЭС ожидается, что документ будет утвержден уже нынешней осенью. Механизм пломбирования транзитных грузов должен минимизировать поставки в РФ санкционной продукции из ЕС, которая до сих пор ввозится, например белорусскими поставщиками. Предполагается, что «пломба» будет содержать всю необходимую для таможенных органов информацию о грузе, его владельце, компании-перевозчике. Это должно избавить компании от бумажного документооборота, ускорить оформление транзита в пунктах пропуска, а также сократить взаимодействие бизнеса с таможенными органами, автоматизировав контроль грузов.

Пока же различия в уровне таможенных ставок стран—участниц ЕАЭС и ограничения на ввоз отдельных товаров при едином таможенном пространстве требуют от ФТС дополнительных мероприятий для минимизации нарушений. Для этого в ФТС сформированы мобильные группы, которые работают недалеко от границы и могут останавливать транспорт самостоятельно. По оценкам первого заместителя главы ФТС Руслана Давыдова, только из-за одной фуры с сигаретами бюджет теряет около \$0,5 млн на акцизе. На начало октября объем незаконных товаров, выявленных мобильными группами, уже составил 56,6 тыс. тонн, при этом в предковидный 2019 год объемы выявленного контрафакта были заметно выше (см. график).

Диана Галиева

КАК БИЗНЕС ОЦЕНИВАЕТ ВНЕДРЕНИЕ МАРКИРОВКИ И МЕХАНИЗМА ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ

Предприниматели в целом усилия властей по созданию механизмов прослеживаемости и обелению рынка поддерживают, наибольшие опасения у участников рынка по-прежнему вызывает маркировка. «Для компаний физическая прослеживаемость сопряжена с расходами на внедрение и сопровождение системы идентификации, и если некоторым рынкам действительно требуется введение маркировки из-за высокой доли контрафакта и компании сами настаивают на расширении механизма на отрасль, то для некоторых рынков проблема с контрафактом не является острой. Введение же маркировки может снизить конкуренцию из-за неспособности малых компаний нести новые затраты и адаптироваться к новым условиям», — рассказывают в профильном комитете РСПП.

Руководитель рабочей группы по маркировке и прослеживаемости АКОРТ Анна Орлова поясняет, что система маркировки — это источник данных потребительми ГИС, при необходимости — досмотр. По ского рынка, собираемых в онлайн-режиме. «Система фиксирует движение товара на всех этапах логистической цепи: от импорта в страну или производства товара до его реализации конечному потребителю. Мы, торговые сети, со своей стороны рассчитываем повысить эффективность взаимодействия с нашими контрагентами и оптимизировать регулирование в отраслях в виду полной прозрачности оборота», — отмечает она. По ее словам, система маркировки может поднять на новый уровень контрольно-надзорную деятельность в части внедрения системы управления нарушениями и системы управления рисками — их применение должно привести к сокращению числа проверок добросовестных участников и ориентировать контрольные органы на проблемные сегменты рынка. «Цифровизация механизмов контроля должна сопровождаться оптимизацией административных процедур и упрощением документооборота, в том числе исключением избыточных

требований», — считает эксперт. С учетом того что цифровая маркировка внедрена уже во всех розничных сетях, кардинальных доработок собственных учетных систем при добавлении новых товарных групп в маркировку в АКОРТ не ожидают. Однако есть компании, которые не работали еще с маркировкой, им придется внедрять ее с нуля, поэтому надо оценивать целесообразность и ожидаемый эффект от расширения перечня маркируемых товаров. «И важно, чтобы внедрение системы было поэтапным». — констатирует Анна Орлова.

Председатель общественного совета при ФТС, глава профильного комитета «Опоры России» Леонид Лозбенко считает, что создавать эффективные инструменты цифрового контроля возможно только с добросовестным бизнесом, который понимает, что эти меры сократят их издержки по всей цепочке создания стоимости и обеспечат компании рост выручки. «Цифровизация контроля должна быть грамотной, без потрясений, поэтому ФТС выстраивает эту систему в доверительном формате, активно взаимодействуя с бизнесом», — добавляет он. Так, новая система прослеживаемости импорта товаров требует от компаний лишь изменений учетной политики и предполагает минимальные издержки компаний. Впрочем, пока механизмы прослеживаемости слабо влияют на сокращение нелегального ввоза, поскольку на их фоне недобросовестные игроки, наоборот, стали активнее «оптимизировать таможенные платежи», указывает эксперт. Впрочем, обязательное применение электронных пломб может искоренить проблему ввоза на территорию РФ санкционки, компаниям бесшовная система транзита обещает сокращение избыточного контроля. Введение же маркировки принесло несомненную пользу потребителям, которые могут получить качественный товар и проследить его легальность. Диана Галиева

ИТОГИ МАРКИРОВКИ ТОВАРОВ ПО КАТЕГОРИЯМ Сигареты, папиросы, альтернативная Духи и туалетная вода Обувные товары Отдельные товары легкой промышленности табачная продукция Доля товаров с маркировкой Доля товаров с маркировкой Статистическая Доля товаров с маркировкой Доля товаров с маркировкой Статистическая Фототовары (фотокамеры (кроме кинокамер), фотовспышки и лампы-вспышки) Шины Лекарственные средства Сыры и мороженое Доля товаров с маркировкой Статистическая СТОИМОСТЬ СТОИМОСТЬ СТОИМОСТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБОРОТОМ >86 THC. ТОВАРОВ НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ 615 ДЕЛ ОБ АП ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2021 ГОДА и 22 уголовных

пар обуви

ной продукции

Review Таможенная служба

Декларации не видят границ

С 2002 года, когда таможней была выпущена первая электронная декларация, большие изменения коснулись не только процедуры оформления, но и технологий, позволяющих обрабатывать большие массивы данных. Сейчас почти 100% деклараций обрабатывается в 16 центрах электронного декларирования (ЦЭД), синхронизированных с постами фактического контроля.

цифровизация —

Пилотный проект

Первые предложения по автоматизации процесса таможенного декларирования были подготовлены еще в начале 1990-х — эксперимент проводился на базе Северо-Западного таможенного управления, однако на тот момент нормативное регулирование фактически запрещало подачу деклараций в электронном виде. Необходимые правовые изменения были утверждены лишь в 2002 году — после принятия федеральной целевой программы «Электронная Россия», что позволило применять безбумажный документооборот (этому способствовало и принятие в том же году закона об электронной цифровой подписи). В ноябре 2002 года в России Сотрудники Центральной электронной таможни занимаются выпуском деклараций была подана и выпущена первая электронная декларация на таможенном посту «Каширский» Московской южной таможни Центрального таможенного управления (ЦТУ).

Разработанная технология применялась вплоть до 2008 года, но, несмотря на преимущества электронной формы таможенного декларирования по сравнению с бумажной, она так и не приобрела популярность среди участников ВЭД в силу высокой стоимости программных продуктов. В 2008 году была запущена новая технология, которая позволила передавать сведения через сеть Интернет, а не по выделенным каналам связи. Первая декларация в рамках новой процедуры была выпущена 9 сентября 2008 года на Каширском таможенном посту ЦТУ ФТС России.

Однако массовый переход грузоотправителей на электронное декларирование начался лишь в 2015 году, когда в пилотном режиме на 22 таможенных постах была запущена подача транзитных электронных деклараций. По итогам года на объектах пилотной зоны было зарегистрировано более 110 тыс. деклараций на товары, автоматически выпущено — 1,5 тыс. «К 2014 году мы сделали электронное декларирование обязательным, рассказывал первый замглавы ФТС Руслан Давыдов, — важным изменением стало вступление в силу закона о том, что документы, полученные декларантом в иных органах, не должны повторно требоваться на таможне. Для этого мы создали архив юридически значимых документов и организовали информационный обмен с 34 ведомствамипартнерами».

Автоматическая регистрация

му обороту стал перевод подачи деклара- Южной электронной таможни



вания. Первый центр был запущен в 2018 году — на тот момент оформление проходило более чем в 600 местах. К концу 2020 года мест для декларирования товаров осталось 16: это 8 региональных таможен, 3 морские, авиационная, Калининградский и Московский областной ЦЭДы, а также две специализированные таможни по видам товаров (энергетическая и акцизная). Применение новых технологий позволило увеличить производительность труда: до начала реформы выпуском деклараций на товары

ций в 16 центров электронного деклариро- спекторов, сегодня штатная численность тизации, которые обрабатывают часть декла-«выпускающих» таможенных инспекторов в 16 ЦЭДах составляет около 2,5 тыс.

> Особенностью работы ЦЭДов является совершение таможенных операций исключительно в электронной форме. Реализация этого стала возможна благодаря технологии удаленного выпуска, при котором взаимодействие ЦЭДов, куда поступают декларации, и постов фактического контроля, на которых физически находятся товары, осуществляется полностью в программном средстве. Еще одним ключевым фактором возможности работы ЦЭДов стало внедрение систем автома-

раций без участия таможенного инспектора.

Декларант подает таможенную декларацию, которая распределяется системой диспетчеризации в ЦЭДы в зависимости от категории товара, вида транспорта, места регистрации декларанта и загруженности центров декларирования. Часть деклараций, которые поступают в ЦЭД, благодаря новейшей технологии автоматизации обрабатываются за считаные минуты без участия

Со сложными декларациями, декларациями мелких фирм или компаний, которые недавно начали оформлять продукцию, а также при срабатывании профилей рисков или при некорректном заполнении декларации работают таможенные инспекторы. Если у инспектора возникают подозрения относительно достоверности сведений, он может запросить дополнительные документы или назначить досмотр товаров. В программном средстве эта информация передается декларанту и на пост фактического контроля. После предоставления сведений либо проведения досмотра информация появляется у инспектора ЦЭДа, и он принимает решение о выпуске товаров либо об отказе.

Теперь в ЦЭДах оформляется почти 100% портируются за рубеж. По итогам девяти медеклараций полностью в автоматическом — это 80% от общего объема декларирования. При этом автоматически выпущено было более 1,03 млн декларируемых товаров (за аналогичный период прошлого года — 764 тыс.), то есть 25,4% от общего объема.

К примеру, в Москве теперь расположен один из 16 Центров электронного декларирования — Московский областной ЦЭД. Его основное отличие от остальных ЦЭДов — импортная ориентированность и самый большой по России объем оформленных деклараций: Московский транспортный узел обеспечивает высокий поток товаров. За 2020 год в Московском областном ЦЭДе оформлена седьмая часть всех деклараций и пятая часть от общего объема импортной продукции. В среднем одна оформленная декларация обеспечивает поступление в федеральный бюджет 1 млн руб. в виде таможенных пошлин. С начала года здесь было оформлено 570 тыс. деклараций, из которых 120 тыс. — в полностью автоматическом режиме, что позволило перечислить в бюджет почти 600 млрд. руб.

Оптимизация потоков

Еще одной новацией электронного декларирования стала диспетчеризация таможенных деклараций. Этот инструмент заработал в феврале. Диспетчеризация представляет собой распределение деклараций по ЦЭДам по определенному принципу. В частности, декларации на энергетические и подакцизные грузы автоматически направляются для оформления соответственно в ЦЭД Центральной энергетической таможни и в ЦЭД Центральной акцизной таможни, декларации на товары, прибывающие морским транспортом, в зависимости от точки их ввоза направляются в Балтийский, Новороссийский и Владивостокский ЦЭДы, декларации на товары, прибывающие в Московский авиационный узел, — в Авиационный ЦЭД, а остальные декларации распределяются в зависимости от региона налоговой регистрации декларанта.

«Когда информация собрана в одном месте, каждый орган знает специфику деятельности "своих" участников ВЭД, кроме того, не возникает необходимости запрашивать недостающие сведения, что положительно влияет на эффективность контроля, логистику и сроки выпуска», — отмечают в ФТС. Кроме того, именно диспетчеризация позволяет избавиться от задержек в выпуске деклараций, связанных с разницей в часовых поясах — декларантам больше не нужно ждать, когда на таможне начнется рабочий день.

По словам генерального директора «Мультимодальных транспортных систем» Руслана Мельникова, для бизнеса немаловажную роль играет то, что, куда бы ни прибыл товар, таможенное оформление проводится в том ЦЭДе, который по своему региону деятельности соответствует юридическому адресу компании. Проведение в одном месте и таможенного оформления, и таможенного контроля после выпуска товаров упрощает предоставление документов по запросам, проведение сверок, консультаций, помимо этого система диспетчеризации позволяет направлять декларации в определенный алгоритмом ЦЭД вне зависимости от того, куда был перемещен товар по транзиту до декларирования, добавляет предприниматель. Система также учитывает и вид транспорта, товаров, которые поступают в Россию и экс- которым товар прибывает на российскую территорию — к примеру, если контейнер сяцев текущего года из 4 млн оформленных приплывает в порт Владивостока, перегружается на контейнерный поезд с заявленирежиме зарегистрировано более 3,2 млн ем таможенной процедуры транзита и прибывает на любой железнодорожный контейнерный терминал Московской области, то декларация будет направляться во Владивостокский ЦЭД, поясняет Руслан Мельников.

Татьяна Едовина

Следующим шагом на пути к безбумажно- В рамках реформы электронного декларирования ЦЭД Ростовской таможни вошел в состав

МНЕНИЕ

РУСЛАН МЕЛЬНИКОВ, член общественного совета при ФТС России, генеральный директор 000 «Мультимодальные транспортные системы»:

— За последние 15 лет таможня совершила скачок из одного века в другой, проделана колоссальная работа — это в первую очередь касается перевода таможенного декларирования с бумажных носителей на 100% электронное декларирование. Все было на бумаге, создавались немыслимые бумажные архивы документов. Для работы с каждым таможенным постом компании нужно было иметь своего представителя на месте, на каждом посту были свои специфические моменты. Сейчас все работают по единым требованиям и правилам.

Весь массив декларирования более чем из 600 мест оформления был переведен в 16 центров электронного декларирования (ЦЭД).

Здесь стоит отдельно отметить режим работы ЦЭДов и внутренних таможенных постов фактического контроля. Раньше многие посты работали в режиме пятидневной рабочей недели с восьмичасовым рабочим днем, а сейчас эти посты работают 7 дней в неделю как минимум по 12 часов в день, что уменьшает количество простоев.

Были созданы личные кабинеты участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) с набором необходимых онлайн-сервисов, которые постоянно дополняются, был реализован сервис Единого лицевого счета (ЕЛС) для участников ВЭД. Раньше при таможенном оформлении товаров, например, на двух постах разных таможен денежные средства для уплаты таможенных платежей необходимо было перечислять на отдельные счета этих таможен, с дополнительным распределением денег по счетам для уплаты пошлин, НДС, сборов, то есть по факту необходимо было платить и отслеживать

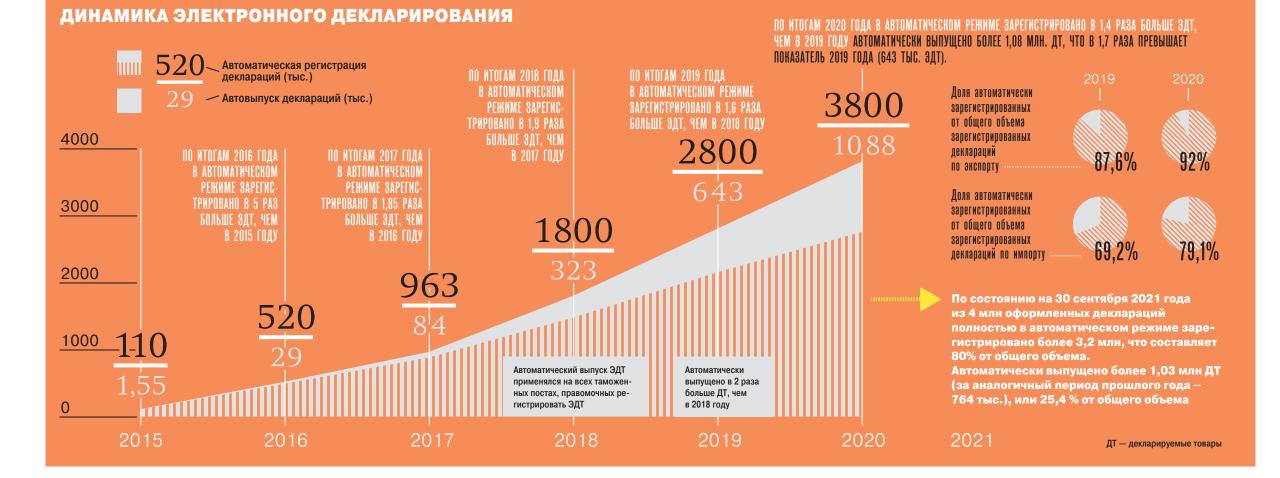
обороты по шести счетам, и ошибиться между счетами было нельзя. иначе возникали задержки в таможенном оформлении. Сейчас все денежные средства зачисляются на единый счет, и с него списываются все необходимые платежи всеми таможнями.

Значительно больше стало компаний, которые относятся к низкому уровню риска, пять-семь лет назад это было порядка 2 тыс. компаний, теперь их больше 11 тыс. Был введен институт уполномоченного экономического оператора (УЭО), за которым также стоит будущее. Компании, прошедшие всесторонний аудит хозяйственной деятельности таможенными органами и в обязательном порядке предоставившие таможенным органам онлайн-доступ к своим системам учета, получают статус УЭО. К таким компаниям возникает меньше вопросов по подтверждению и предоставлению той или иной информации при декларировании, реже срабатывают различные

таможенные риски. Государство в лице таможенной службы доверяет им, если они ведут свой бизнес добропорядочно в соответствии со всеми требованиями законодательства.

Последние изменения касаются диспетчеризации. Ее главной задачей является перераспределение массива декларирования с учетом загруженности ЦЭДов, специфики оформляемых грузов и видов транспорта, которым товар прибыл в Россию.

Все эти изменения являются современными и прогрессивными и позволяют не только повышать эффективность таможенного контроля и защиту экономических интересов, но и облегчают прохождение таможенных процедур для бизнеса. К реформированию таможни были приложены значительные усилия, и эта работа становится все интенсивнее, что заслуживает слов признательности, благодарности и уважения.



Review Таможенная служба

Интеллектуальная граница

Вслед за внедрением электронного декларирования меняется и процесс физического досмотра на таможне — использование единых баз данных и предварительного информирования, а также обновление инфраструктуры пунктов пропуска позволяют снизить издержки грузоотправителей, в будущем же планируется внедрение «интеллектуальных» пунктов пропуска, в рамках которых будут автоматизированы все процедуры на границе, а время ее прохождения сократится до нескольких минут. Первые такие пункты в рамках пилотного проекта появятся уже в 2024 году.





Досмотр грузов на многостороннем автомобильном пункте пропуска «Кяхта», расположенном на границе с Монголией

Сотрудники таможни на автопереходе «Красная Горка» на границе с Белоруссией, 1993 год

— подробно —

Любой груз, пересекающий государственную границу, проходит таможенный контроль независимо от того, каким транспортом он доставляется. Всего на протяжении российской границы расположено около 400 специально оборудованных пунктов пропуска, через которые разрешено перемещение товаров и транспортных средств (большинство из них имеют международный статус).

Традиционно досмотр на пунктах пропуска проводится сотрудниками таможни, однако с учетом роста товаропотока осуществление контроля становится все более трудоемким и затратным. Существующие сегодня пункты пропуска в пиковые моменты не справляются с растущим потоком транспорта, а их технические возможности заметно отстают от современных требований. В связи с этим контроль затягивается по времени, грузы простаивают в пробке на границе.

Решить эти проблемы позволит масштабное обновление пунктов пропуска, которые должны стать почти полностью автоматизированными — такая цель заложена в стратегию развития таможни до 2030 года. Уже началась разработка модели «интеллектуального пункта пропуска» для всех видов транспорта. Основой этой модели должна стать единая информационная система, которая будет интегрирована не только с системами контролирующих органов, но и с программным обеспечением технических средств, таких как инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК), весогабаритные комплексы, системы радиационного контроля.

Прохождение такого пункта пропуска не потребует взаимодействия с сотрудниками таможни: автоматически будет происходить плексов и систем считывания и распознавания регистрационных номеров, анализ снимков ИДК с использованием элементов искусственного интеллекта.

В пилотном режиме, по словам замглавы службы Владимира Ивина, «интеллектуальные» пункты пропуска начнут появляться уже в 2024 году. Их появление наиболее вероятно на европейском направлении — в Северо-Западном регионе, а также на границе с Китаем на Дальнем Востоке. Предполагается, что прохождение пункта досмотра будет выглядеть следующим образом: «Очереди на пункте пропуска нет. Фуры, не задерживаясь, проходят одна за другой. Ведь информация о грузах, машинах, водителях уже предварительно поступила в системы таможни и погранслужбы от внешнеторговых компаний или их представителей. Все операции автоматизированы: камеры на въезде в пункт пропуска фиксируют регистрационный номер автомобиля и прицепа, считывают номер контейнера, распознают QR-код на лобовом стекле автомобиля. После ответа базы данных о наличии предвакабиной загорается разрешающий сигнал: машину приглашают следовать дальше», рассказывает Владимир Ивин.



получение данных с весогабаритных ком- Вид на многосторонний автомобильный пункт пропуска «Троебортное», через который проходит основной поток товаров из Восточной Европы

тал автоматически производятся радиационный контроль, взвешивание транспортного средства, определение его габаритов, а «умный» тахограф передает оставшуюся информацию об автомобиле и водителе в систему транспортного контроля в соответствии с требованиями Ространснадзора. На эти операции уходит порядка двух минут. Для прохождения таможенного контроля машина продолжает следовать через портал, где ее и груз просвечивают с помощью «умного» инспекционно-досмотрового комплекса. В этот момент активно включается искусственный интеллект, который принимает решение, соответствует ли товар в грузовом отделении тому, что заявлен в документах. Автоматизировано может быть и прохождение водителями паспортного контроля — в таком случае вся процедура досмотра будет занимать не более пяти-семи минут и будет полностью

Для воздушных и особенно морских пунрительной информации на мониторе перед ктов пропуска изменения будут выглядеть несколько иначе, но и здесь процедуры досмотра станут более «интеллектуальными», в первую очередь за счет полного перехода на

ты складов и операций по перевалке грузов.

Для оформления грузов, поставляемых через морские порты, ФТС уже внедрила специальную систему «Портал Морской порт» – это единая информационная платформа, обеспечивающая взаимодействие всех участников процесса оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска на безбумажной основе. Информация, собираемая на портале, и решения, принимаемые в отношении грузов и транспортных средств, доступны всем контролирующим органам — одни и те же пакеты документов не нужно подавать несколько раз. Это позволяет сэкономить время и ресурсы как участников ВЭД, так и контролирующих органов. За январь—сентябрь текущего года с использованием портала было оформлено 30,9 тыс. уведомлений о прибытии грузов и 31,2 тыс. уведомлений об убытии, то есть оформление почти на 100% происходит

Современные технологии также позвогрузов на пунктах пропуска через госграницу. Такие устройства сканируют грузовые,

в электронном виде.

При дальнейшем следовании через порбезбумажный оборот, автоматизацию раболегковые автомобили и даже огромные вагоны. При этом железнодорожный транспорт не нужно останавливать: вагоны можно досматривать в движении на скорости до 70 км/ч, что ускоряет процесс пограничного контроля. Внешне подобные комплексы для железнодорожных вагонов представляют собой бетонный периметр со встроенными отсеками для источника излучения и системы

детектирования. Самые продвинутые технологии уже применяются на границе Китая со специальным административным районом Гонконг. Там круглосуточно функционирует «интеллектуальный» автомобильный таможенный пост «Хуанган» Шэньчжэньской таможни, который в среднем оформляет около 10 тыс. транспортных средств ежедневно. Для сравнения: примерно столько же машин оформляется в сутки на всем юге России. Безрисковые поставки, по которым не требуется фактический контроль, следуют по зеленым коридорам. Рисковые грузы направляются через специально выделенные красные коридоры на площадку для таможенного контроля с использованием ИДК или на досмотр товаров. На въезде произво-

дятся взвешивание автомобиля и сравнение данных с теми, которые были поданы в рамках предварительного информирования. На таможенный контроль в среднем отправляется 5% товаров и транспортных средств, из которых по 90% проводится физический досмотр, по 10% — контроль с использованием ИДК. При этом штатная численность таможенного поста составляет всего 85 человек.

Пункты пропуска на российской границе также постепенно модернизируются. Так, в сентябре завершилась реконструкция многостороннего автомобильного пункта пропуска «Кяхта», расположенного в Бурятии на границе с Монголией. Здесь проводится контроль как пассажирского, так и грузового транспорта. До реконструкции пункт имел лишь по одной полосе движения на въезде и выезде из страны, а пропускная мощность составляла 500 автомобилей в сутки (грузовых — 150, легковых — 320, автобусов — 30).

Теперь у пункта пропуска две полосы на грузовом направлении (одна на въезд в РФ, вторая на выезд из РФ), две — на пассажирском, пять полос для передвижение легковых автомобилей (две на въезд в РФ и три на выезд из РФ). Также были построены автовокзал для оформления пассажиров, линии контроля и отапливаемый бокс для досмотра грузового автотранспорта с применением мобильного инспекционно-досмотрового комплекса (это позволяет работать вне зависимости от погодных условий), введен автоматический весогабаритный комплекс. В итоге пропускная мощность многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) увеличилась до 1 тыс. автомобилей в сутки-350 грузовых, 600 легковых и 50 автобусов.

На границе с Украиной крупнейшие пункты пропуска — это МАПП «Новые Юрковичи» и МАПП «Троебортное», относящиеся к Брянской таможне — на эти пункты приходится основной поток товаров в рамках торгового коридора из Восточной Европы. В среднем таможенные органы в сутки пропускают здесь 460 грузовых автомобилей и 711 легковых. Из-за высокой загруженности эти пункты пропуска часто выступают в качестве полигонов для технической обкатки технологий для более эффективного процесса таможенного контроля. Брянская таможня уже направила предложения в Росгранстрой о проведении реконструкции пунктов пропуска, которая позволит максимально эффективно использовать их территорию, исключив пересечение полос движения транспортных средств, а также оптимизировать взаимодействие пограничных и таможенных органов. В Министерство транспорта также направлены предложения о создании накопителей перед пунктом пропуска, чтобы исключить периодическое возникновение очередей перед автопереходом, связанное с неравномерностью потока грузовых транспортных средств, получить сервисное обслуживание транспортных средств и обеспечить санитарно-гигиенические процедуры в местах отдыха водителей.

Татьяна Едовина

МНЕНИЕ

Региональный представитель общественного совета при ФТС по ЮФО, председатель Российско-иранского делового совета при ТПП РФ ВЛАДИМИР ОБЫДЕНОВ о международном сотрудничестве в области таможенного администрирования:

 Международное сотрудничество ФТС России с таможенными службами стран дальнего и ближнего зарубежья связано как непосредственно с расширением и контролем товарооборота между странами, так и с фискальными и правоохранительными функци-

В последние годы ключевыми направлениями такого сотрудничества стали страны ЕАЭС и Китай. В первом случае первостепенной задачей являлась дальнейшая унификация деятельности стран в области таможенного регулирования и выравнивание условий импорта в страны ЕАЭС иностранных товаров, предназначенных для дальнейшего оборота внутри союза. В отношениях же с Китаем целью сотрудничества стало содействие увеличению объемов российско-китайской торговли (до \$200 млрд годового товарооборота

к 2024 году) и упрощение таможенных процедур для возможности организации большого евразийского партнерства и развития концепции «Экономического пояса Шелкового пути»

В настоящее время таможня осуществляет международное сотрудничество более чем со 100 странами и отдельными торговыми организациями и объединениями. Такое сотрудничество направлено на взаимное обнуление или снижение тарифов, отмену/пересмотр квот, упрощение механизмов трансграничного перемещения товаров. Как правило, в большинстве случаев между таможенными органами двух стран заключаются соглашения о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах, а также соглашения об обмене документами и сведениями о таможенной стоимости перемещаемых между странами товаров

В рамках международного информационного обмена можно выделить два наиболее часто встречающихся типа запросов, направляемых ФТС России стороне-контрагенту: это запросы о таможенной стоимости ввозимых на таможенную территорию

ЕАЭС товаров и запросы, подтверждающие факт обратного вывоза транспортных средств в части соблюдения процедуры временного ввоза.

В свою очередь, основой конструктивного взаимодействия с таможенными службами зарубежных государств является международная договорно-правовая база, которая расширяется, корректируется, унифицируется. В своем арсенале ФТС имеет обширный инструментарий конструктивного взаимодействия с таможенными подразделениями иностранных государств посредством интеграционных объединений и совместных проектов. Однако, основополагающим механизмом международного сотрудничества все также остается институт представительств ФТС на территориях иностранных государств

Заинтересованность в развитии двусторонних/ многосторонних отношений проявляют практически все страны бывшего СНГ, за исключением Украины, с которой действие двусторонних правовых актов, регулирующих сотрудничество в области таможенного дела, фактически приостановлено. Нет объективной динамики и в отношениях ФТС России с таможенными структурами большинства государств-членов Европейского содружества, США, Канады и Австралии.

Основной целью осуществления ФТС международной деятельности является содействие продвижению экономических интересов, закрепление за ней лидирующих позиций в торговой и таможенной сфере на международном уровне, а также создание благоприятных условий для ведения бизнеса. Поэтому важным условием подписания торговых соглашений является равенство интересов сторон при условии соблюдения требований внутренних правил, законов и подзаконных актов государств-подписантов, что достаточно сложно в силу различий в структуре, методиках деятельности и уровнях «цифровизации» таможенных органов различных государств.

Сейчас у России четыре действующих региональных торговых соглашения, определяющих преференциальные правила свободной торговли с тремя странами дальнего зарубежья: Вьетнамом, Ираном, Сербией — и несколькими странами консорциума СНГ (Республикой Молдова, Республикой Таджикистан и Республикой Узбекистан). В стадии обсуждения

или подписания находятся соглашения еще с шестью странами, такими как Израиль, Сингапур, Египет, Индия, Турция, Южная Корея. Также проявляют заинтересованность к сотрудничеству в рамках ЕАЭС Монголия и Индонезия

Отдельно стоит отметить сотрудничество в области таможенного дела в рамках ЕАЭС, в котором обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы. Бытует мнение, что ЕАЭС создан в противовес Евросоюзу, но по образу и подобию последнего. Несомненно, евразийская интеграция учитывала опыт европейской интеграции, и как раз в сфере товарооборота и внутренней унификации таможенных правил эти объединения достаточно схожи.

Международное сотрудничество также снижает издержки для бизнеса: развитие системы контроля рисков, автоматизация и цифровизация в области обмена данными в будущем позволят интегрироваться ФТС с информационными системами стран-партнеров и образовать единую систему документационного обмена, которая позволит максимально сократить временные затраты на логистические и таможенные формальности.