

Актуальные проблемы взаимодействия электронных таможен и пунктов пропуска

В. А. Кондрашова, Г. Е. Мютте

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург
german-master@yandex.ru*

Аннотация. Доклад посвящен актуальным вопросам взаимодействия электронных таможен и пунктов пропуска на границе РФ в условиях резкой перестройки логистических потоков и геополитических рисков.

Ключевые слова: электронная таможня, пункты пропуска, таможенное декларирование, взаимодействие таможенных органов, таможенный контроль

I. ВВЕДЕНИЕ

Существующая в настоящее время в таможенных органах Российской Федерации система организации таможенных операций по декларированию и выпуску товаров выстраивалась на протяжении нескольких последних лет и в целом сложилась к концу 2020 года. В соответствии с «дорожной» картой по реформированию таможенных органов создание единой сети электронных таможен и центров электронного декларирования проводилось поэтапно. Так, например, в 2018 году созданы электронные таможни в Приволжском, Уральском, Северо-Кавказском таможенных управлениях. Создан и начал функционировать Новороссийский Центр электронного декларирования. [1]

II. Истоки возникновения проблемы взаимодействия ЦЭД и пунктов пропуска

В рамках создания единой сети электронных таможен была проведена работа по концентрации декларирования товаров в центрах электронного декларирования Калининградской областной и Владивостокской таможен. 24 октября 2018 года начал функционировать Приволжский центр электронного декларирования Приволжской электронной таможни, а с 25 октября 2018 г. Уральский и Северо-Кавказский центры электронного декларирования в составе соответствующих электронных таможен. Таким образом, в структуре таможенных органов появился принципиально новый таможенный орган – это электронная таможня, основной задачей которой является обеспечение процесса декларирования товаров исключительно в электронной форме.

Создание единой сети Центров электронного декларирования не потребовало концептуальных изменений принципов их работы. Взаимодействие ЦЭДов и таможенных постов фактического контроля по-прежнему строится на применении технологии удаленного выпуска. Вместе с тем, исходя из специфики функционирования ЦЭДов и объемов оформления на

них, проводится работа по усовершенствованию отдельных аспектов их функционирования. [1]

В 2021 году Федеральной таможенной службой введена в работу новая технология распределения декларационного массива между ЦЭД – автоматическая диспетчеризация таможенных деклараций, поданных участниками внешнеэкономической деятельности. В рамках данной реформы, таможенные декларации распределяются по 16 центрам электронного декларирования (ЦЭДам) по следующему принципу. 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. Декларации по остальным товарам направляются в ЦЭДы в соответствии с регионом их налоговой регистрации (ИНН, КПП декларанта). [2]

Данная практика распределения декларационного массива в целом отвечала сложившейся структуре товаропотоков и позволяла эффективно распределять ресурсы таможенных органов в целях соблюдения сроков регистрации ДТ и выпуска товаров. Исходя из объема декларируемых товарных партий, в целом была также оптимизирована и штатная численность соответствующих ЦЭД. При этом штатная численность должностных лиц таможенных органов в пунктах пропуска не оптимизировалась, поскольку количество должностных лиц таможенных постов, осуществляющих фактический контроль товаров в местах их нахождения (ТПФК), изначально определялась с учетом объемов товаров, пересекающих таможенную границу, а также исходя из количества и номенклатуры таможенных операций, совершаемых с указанными товарами на ТПФК.

Ситуация резко изменилась в 2022 году. В связи с вводимыми рядом иностранных государств ограничениями в отношении Российской Федерации, в том числе и в транспортной сфере (например, ряд европейских морских перевозчиков резко ограничил или вовсе отменил судозаходы в российские морские порты), перед транспортными компаниями встала насущная необходимость перестраивать отлаженные годами логистические схемы по доставке товаров в Российскую

Федерацию. Так, например, экспорт товаров народного потребления из Китая в Россию, десятилетиями проходивший через крупнейшие европейские морские порты (такие как Антверпен, Роттердам, Гамбург и другие), был в значительном объеме перенаправлен в российские порты Дальнего Востока. Вместе с тем, в связи с принятыми рядом иностранных (в первую очередь, европейских) компаний решениями о прекращении своей деятельности или разрыве контрактов с российскими контрагентами, значительно упал объем поставок товаров в западные российские порты (в первую очередь, Санкт-Петербург). Иллюстрацией сложившейся ситуации может послужить следующая статистика. По словам министра, транспорта РФ Виталия Савельева на 14 ноября 2022 года уровень загруженности пяти портовых контейнерных терминалов составлял 117 процентов, а загрузка шести тыловых терминалов доходила до 74 процентов. При этом выгрузки на внешнем рейде морских портов ожидали суда с 15 тысячами TEU (эквивалент стандартного двадцатифутового контейнера) на борту. [3] Одновременно с этим грузооборот порта Санкт-Петербурга в октябре 2022 года составил менее 10 % от уровня аналогичного периода 2021 года. [4]

Указанные обстоятельства повлекли за собой неравномерную загрузку должностных лиц ЦЭД (в первую очередь, ориентированных на декларирование товаров, перемещаемых морским видом транспорта). По состоянию на начало 2023 года самыми загруженными таможенными органами декларирования товаров являются ЦЭД Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ), тогда как нагрузка на Балтийский ЦЭД Северо-Западного таможенного управления (СЗТУ) упала до минимальных значений за все время существования центра электронного декларирования в данном регионе.

Указанное обстоятельство напрямую влечет за собой увеличение сроков выпуска товаров, декларируемых в ЦЭД ДВТУ, что оборачивается дополнительными издержками для участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД), ростом цены ввозимых товаров для конечного потребителя, рисками вынужденного простоя предприятий, использующих в работе импортируемое сырье, а также сдвигом сроков реализации социально-значимых проектов, при реализации которых используется продукция, аналоги которой в настоящее время не производятся на территории Российской Федерации. Вместе с тем, недогрузка должностных лиц ЦЭД СЗТУ является, по сути, нерациональным использованием государственных средств, выделяемых на функционирование ЦЭД (расходы на поддержание работы таможенной инфраструктуры, выплата заработной платы должностным лицам таможенных органов и т. д.). Аналогичная ситуация складывается и с должностными лицами ТПФК, поскольку уменьшение товаропотока в регионе деятельности СЗТУ пропорционально снизило и количество таможенных операций с товарами.

Для решения указанной проблемы представляются возможными следующие мероприятия:

1. Командирование должностных лиц с менее загруженных ЦЭД, имеющих знания специфики совершения таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом (Балтийский ЦЭД, Новороссийский ЦЭД) во Владивостокский ЦЭД ДВТУ с целью снижения нагрузки на должностных лиц Владивостокского ЦЭД и, как следствие, сокращения сроков выпуска товаров путем ускорения процесса совершения таможенных операций при декларировании товаров. Указанное решение имеет ряд существенных ограничений. Так, например, в силу географической удаленности СЗФО и ДФО физическое направление должностных лиц менее загруженных таможенных органов в регион деятельности ДВТУ связано со значительными материальными затратами, а также факторами социального и организационного характера (например, невозможность направления федерального государственного гражданского служащего в командировку за пределы населенного пункта проживания более чем на месяц без его согласия). В случае с должностными лицами ЦЭД возможно удаленное прикомандирование (с подключением указанных лиц к серверам ДВТУ со своих рабочих мест в СЗФО), однако данный вид оптимизации также имеет ряд ограничений (например, в силу разницы часовых поясов в европейской части России и на Дальнем Востоке должностные лица Балтийского ЦЭД, работая с 9.00 по местному времени, фактически будут работать с 16.00 по времени Владивостока, то есть менее половины рабочей смены). Вместе с тем, командирование в ДВТУ сотрудников таможенных органов с ТПФК представляется вынужденной, но неизбежной мерой, позволяющей сократить сроки совершения фактических операций в отношении ввозимых товаров.

2. Повышение эффективности использования технических средств таможенного контроля, в первую очередь инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК). В настоящее время законодательством определен порядок работы ИДК, при котором рентгеновский снимок, полученный в процессе работы ИДК, анализируется рабочей сменой ИДК непосредственно после завершения сканирования. Представляется целесообразным перевести ИДК на круглосуточный режим работы по сканированию товара с направлением снимков в единый центр анализа рентгеновских изображений, который можно ввести в штатное расписание каждого регионального таможенного управления (РТУ). При этом указанные снимки можно направлять для анализа в иные РТУ, отличные от ДВТУ, с учетом режима их работы. В этом случае, например, снимок, сделанный ИДК в регионе ДВТУ в 3.00 по местному времени, будучи направлен в СЗТУ по внутренним каналам связи, будет проанализирован и результаты направлены во Владивостокский ЦЭД к 9.00 по местному времени, к началу его работы, что также сократит сроки совершения таможенных операций. Дополнительным эффектом от разнесения компетенций сканирования и анализа изображения будет являться снижение коррупционных рисков.

3. Временное внесение изменений в технологию распределения декларационного массива между ЦЭД –

автоматическую диспетчеризацию таможенных деклараций, поданных участниками внешнеэкономической деятельности. Предполагается упростить порядок диспетчеризации с тем, чтобы товары, прибывшие в регион деятельности ДВТУ морским транспортом, могли направляться в иные ЦЭД, специализированные по совершению таможенных операций в отношении товаров, перевозимых морским (речным) транспортом (Балтийский и Новороссийский ЦЭД) в зависимости от их загруженности. Указанное действие позволит более равномерно распределить нагрузку на должностных лиц таможенных органов и сократит сроки выпуска товаров.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Возникшие в 2022 году геополитические обстоятельства повлекли за собой неравномерную загрузку должностных лиц ЦЭД, ориентированных на декларирование товаров, перемещаемых морским видом транспорта. С целью поддержки импортеров необходимых экономике Российской Федерации товаров, недопущения увеличения сроков совершения

таможенных операций и издержек участников ВЭД необходимо принятие срочных мер организационного характера, направленных на перераспределение кадровых и технических ресурсов таможенных органов. Данные меры могут носить как временный, так и постоянный характер, и могут быть изменены при нормализации транспортных издержек участников ВЭД и оптимизации логистических цепочек поставки товаров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] http://vch.ru/event/view.html?alias=sozdanie_edinoi_seti_elektronnyh_tamoghen_i_zentrov_elektronnogo_deklarirovaniya_rezultaty_2018_goda. [Электронный ресурс]. (дата обращения 30.01.2023).
- [2] <https://customs.gov.ru/press/federal/document/266865> [Электронный ресурс]. (дата обращения 30.01.2023).
- [3] <https://aurora.network/articles/6-jekonomika/107324-glava-mintransa-savel-ev-porty-na-dal-nem-vostoke-peregruzheny?ysclid=ldrkcwefdy376070574> [Электронный ресурс]. (дата обращения 30.01.2023).
- [4] <https://www.gazeta.ru/business/news/2022/11/07/18979135.shtml?ysclid=ldrkhenwdc188375397> [Электронный ресурс]. (дата обращения 30.01.2023).