

УДК 339.54

DOI: 10.26140/anie-2021-1001-0067

## ПРОБЛЕМЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА МОРСКИМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА

© Автор(ы) 2021

**СМОЛЪЯНИНОВА Елена Николаевна**, кандидат экономических наук, доцент кафедры  
международного маркетинга и торговли

**СЕБЕДАШ Ирина Александровна**, магистрант, кафедра международного  
маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
(690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя, 41, e-mail: lasageser@mail.ru)*

**Аннотация.** Активное развитие международной торговли породило необходимость качественно новой степени развития таможенного регулирования в рамках Евразийского Экономического Союза (далее - ЕАЭС). Одной из главных задач в этом направлении является повсеместная реализация механизма обязательного предварительного информирования (далее - ПИ). Поэтому данная технология стала приоритетным направлением совершенствования информационных технологий в российской таможне. Однако в настоящее время решены не все проблемы предварительного информирования при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС морским видом транспорта. Морской транспорт является одним из наиболее трудных средств перемещения товаров для внедрения такого механизма. В статье обоснована актуальность изучения современных проблем ПИ при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС морским видом транспорта. Представлены результаты исследования мнений различных отечественных авторов статей ВАК, авторефератов последних лет относительно темы исследования практики применения предварительного информирования в условиях действия ЕАЭС. По выделенным ключевым проблемам выдвинуты конкретные предложения по необходимым и возможным направлениям их решения, реализация которых позволит усовершенствовать таможенное регулирование, повысить пропускную способность портов, привести к экономии времени и сокращению издержек участников внешнеэкономической деятельности.

**Ключевые слова:** перемещение товаров, предварительное информирование, таможенная территория Евразийского экономического союза, морские грузоперевозки, предварительные сведения, таможня, информационная система, порт, таможенное регулирование, таможенный контроль, участники внешнеэкономической деятельности, информирование, проблемы.

## PROBLEMS OF PRELIMINARY INFORMATION WHEN MOVING GOODS ACROSS THE CUSTOMS BORDER OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION BY SEA

© The Author(s) 2021

**SMOLYANINOVA Elena Nikolaevna**, PhD in Economics, associate Professor  
of international marketing and trade

**SEBADAS Irina Aleksandrovna**, postgraduate, Department  
of international marketing and trade

*Vladivostok State University of Economics and service  
(690014, Russia, Vladivostok, Gogol street 41, e-mail: lasageser@mail.ru)*

**Abstract.** The active development of international trade has created the need for a qualitatively new level of development of customs regulation within the framework of the Eurasian economic Union (EAEU). One of the main tasks in this direction is the widespread introduction of the mandatory pre-notification mechanism (PM). Therefore, this technology has become a priority for improving information technologies in the Russian customs. However, at present, not all PM problems have been solved when moving goods across the customs border of the EAEU by sea. Sea transport is one of the most complex means of moving goods to implement such a mechanism. The article substantiates the relevance of studying modern problems of individual entrepreneurs when moving goods across the customs border of the EAEU by sea. The article presents the results of a study of the opinions of various domestic authors of articles and theses of the higher attestation Commission in recent years on the topic of research on the practice of PM application in the EAEU. Specific proposals were put forward on the necessary and possible ways to address these key issues, the implementation of which will improve customs regulation, increase port capacity, save time and reduce costs for participants in foreign economic activity.

**Keywords:** movement of goods, pre-notification mechanism, customs territory of the EAEU, sea cargo transportation, preliminary information, customs, information system, port, customs regulation, customs control, foreign trade participants, informing, problems.

### Постановка проблемы

В настоящее время, технология предварительного информирования является одним из приоритетных инновационных направлений в таможенной сфере в области электронного обмена данными. Использование технологии предварительного информирования упрощает и оптимизирует проведение таможенного контроля, а также минимизирует временные затраты при совершении таможенных операций [1]. Все данные о товарах и транспортных средствах предоставляются в электронном виде и проверяются до фактического ввоза на таможенную территорию ЕАЭС. Обязательный порядок ПИ на морском транспорте не только решает проблему долгого нахождения товаров в порту, но и повышает пропускную способность пропускных пунктов [6]. Состав предварительного информирования установлен для оценки риска и предварительного выбора объектов для таможенного контроля, а также форм и мер, обеспечивающих его проведение [2].

Обязательное предварительное информирование в морских пунктах пропуска отмечено и в Стратегии развития таможенной службы РФ до 2020 года как одна из ключевых задач [3]. Поэтому целесообразно исследование опыта внедрения этого механизма во Владивостокском порту, где он применяется в обязательном порядке, и в других российских портах. Сейчас распространение технологии обязательного предварительного информирования на прибытие товаров, которые перемещаются морским транспортом, по всей территории страны – одна из главных задач ФТС России.

Предварительное информирование производится через комплекс программных средств «Портал Морской порт», тестирование которого организовано с 2014 года в пяти российских морских портах: во Владивостоке, в Калининграде, в Новороссийске, в Находке и в Усть-Лугах. Он был разработан не только для ПИ, но и для эффективного взаимодействия всех участников ведения ВЭД и осуществления контроля над внешнеторговыми

морскими перевозками [4].

Сложность внедрения технологии предварительного информирования при перемещении товаров морским транспортом обусловлена особенностью судовых транспортировок. Одно судно может перевозить груз от множества отправителей и для множества получателей. Активное внедрение рассматриваемой технологии для перевозок именно морским транспортом осуществляется с 2012 года. Ее совершенствование в последнее время при активном развитии международной торговли стало крайне важно.

#### Анализ последних исследований

Проблемы предварительного информирования таможенных органов анализируют многие авторы. Текущее исследование построено на результатах их анализа. За основу взяты наиболее актуальные и информативные исследования, посвященные проблемам современной экономики и информационным технологиям. В процессе изучения проблем, представленных ранее, были рассмотрены научные труды многих авторов.

В частности, Антонова Е.И. и Белоусова Т.И. анализируют опыт внедрения и использования комплекса программных средств для осуществления предварительного информирования, выделяя современные проблемы и варианты их решения [5].

Исследование Барышевой Г.В. и Маренковой А.А. посвящено практике применения предварительного информирования в условиях действия ЕАЭС, оценке существующих проблем в этой области, нормативно правовой базе. Авторы также формулируют свои рекомендации по решению насущных проблем по внедрению и реализации ПИ при морских грузоперевозках [6].

В своей работе Строева А.Н. анализирует практику использования предварительного информирования таможи при морских внеплановых перемещениях грузов. Автор рассматривает несколько вариантов их осуществления, выявляет проблемы, которые возникают именно в таких ситуациях, и предлагает возможные пути решения [7].

На основе анализа последних исследований в статье выделены и обобщены наиболее актуальные проблемы ПИ при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС морским транспортом и возможные пути их решения.

#### Цель

Актуальность исследования проблем перемещения товаров морским транспортом в Российской Федерации обусловлена несколькими причинами. Основная из них заключается в том, что прибытие товаров на таможенную территорию ЕАЭС на морском транспорте и убытие с нее, осуществляется в пропускных пунктах на государственной границе РФ, которые открыты для международных сообщений. В настоящее время решены не все проблемы такой транспортировки. Целью данной статьи является исследование ключевых проблем ПИ при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС морским видом транспорта и выбор направлений их решения.

#### Основная часть

Рассредоточение внешнеэкономической деятельности и интегрирование экономики в мировое хозяйство, обуславливает необходимость регулирования внешнеэкономических отношений. Все эти процессы необходимо обеспечивать надлежащим таможенным механизмом, четко урегулированным правовыми нормами. Реализация внешнеэкономической деятельности предусматривает взаимодействие организаций с различными государственными органами. Одним из основных таких государственных органов является таможня [8]. Одной из ключевых проблем предварительного информирования является неполное и некорректное представление сведений в таможенные органы и отсутствие ответственности за неправильное заполнение формы ПИ и несвоевременное предоставления этой формы. Это под-

тверждается статистическими данными по региону деятельности Владивостокской таможни. Так, за первое полугодие 2018 года предварительная информация подана лишь в отношении 31,8% пришедших товарных партий. Из них доля расширенного предварительного информирования составила только 65,6% (рис. 1) [9].

В целом по стране проблемы, связанные с предварительным информированием, в большей степени носят характер технических (степень информатизации и оснащенности программными средствами, сбои в работе информационных систем) и нормативно-правовой (требуется доработка законов и норм, регулирующих процесс ПИ и работы лиц, которые его проводят).

Проблемным моментом является отсутствие возможности своевременно осуществить предварительное информирование. Причинами этому являются:

1) проблемы доступа к программно-техническому обеспечению;

2) нескоординированные действия между участниками ВЭД, которые перевозят товары через границу, и лицом, которое осуществляет подачу ПИ [6].

Для решения таких проблем можно рассмотреть и взять за основу опыт Курской таможни, в которой организованы специальные места, где участники ВЭД по прибытии на пост могут заполнить и сразу отправить предварительные сведения. При возникновении трудностей они также могут воспользоваться помощью таможенного сотрудника. Целесообразным будет создание подобных мест по всей стране.

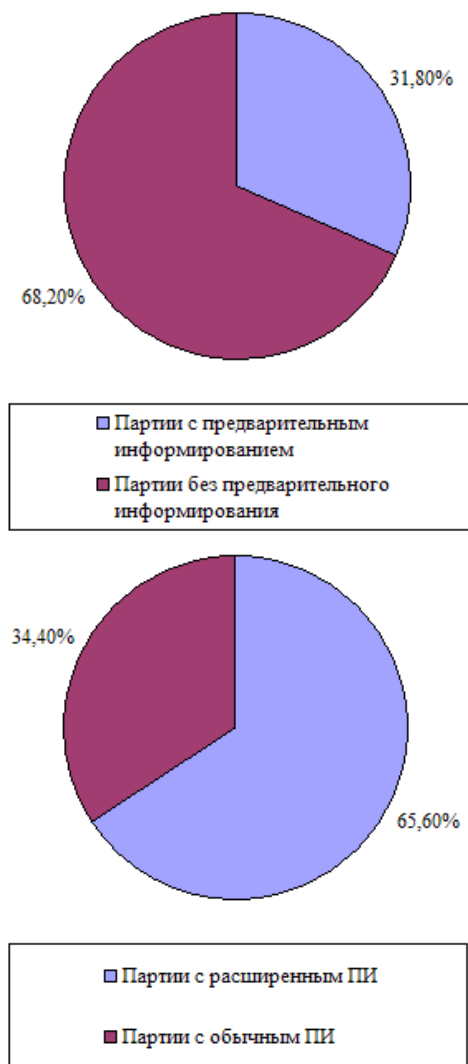


Рисунок 1 – Предварительное информирование во Владивостокской таможне за I полугодие 2018 года [9]

Следующими проблемами в осуществлении предва-

рительного информирования при перемещении товаров морским транспортом являются:

- проблема контрабанды, недекларирования, сокрытия товаров от таможи во время проведения контроля;
- угроза монополизма на рынке услуг предварительного информирования и, как следствие, завышенные цены, административные и финансовые барьеры для новых участников рынка, отсутствие конкуренции, монетизация бесплатного сервиса;
- модернизация систем и отладка взаимодействия таможи с другими исполнительными органами власти находится на этапе проработки межведомственных соглашений, отсутствует унифицированная система для всех участников ЕАЭС [10];
- недоработка комплекса программных средств «Портал Морской порт»;
- отсутствие у перевозчика всех сведений о товаре, необходимых для расширенного ПИ;
- доставка товаров физическим лицам, которые при разовых заказах не заинтересованы в предоставлении предварительной информации;
- процедура осуществления предварительного информирования в отношении товаров при перемещении морским транспортом не учитывает особенности формирования грузопотока в случае внеплановых перевозок [7].

Обозначенные проблемы являются наиболее актуальными и требуют скорейшего решения. Проработка обозначенных выше проблем может привести к ускорению процесса оформления товарных партий. Также решение данных проблем и ускорение процесса оформления приведет к росту пропускной способности портов и к росту инвестиционной привлекательности, что способствует привлечению бюджета в казну государства.

#### Выводы

Обобщая предлагаемые различными авторами пути решения выявленных проблем в области предварительного информирования при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС морским транспортом, целесообразно выделить следующие, наиболее эффективные пути:

1. Доработать порталы «Электронное предоставление сведений» и «Морской порт» посредством добавления возможности корректировки предварительной предоставленной информации от заинтересованных лиц и от перевозчика.
2. Юридически закрепить ответственность за правильность заполнения формы ПИ и своевременность предоставления этой формы.
3. Установить список стран - наиболее опасных источников контрабандных товаров. Усилить таможенный контроль для грузов, поставляемых от них.
4. Обязать разработчиков программного обеспечения для предварительного информирования обеспечить бесплатный доступ к своим сервисам участникам ВЭД, предложив альтернативу получения дохода в виде упущенной выгоды. К примеру, платным сделать доступ таможенным представителям.
5. Реализовать превентивные меры со стороны ФТС и ФАС России относительно возможных монополистов на новых рынках предварительного информирования при перемещении товаров морским транспортом.
6. Ввести универсальную форму предоставления ПИ о товарах, в которой будут отражаться и сведения в объеме декларируемых товаров, и сведения для осуществления иных видов контроля.
7. Усовершенствовать ЕАИС таможенных органов относительно интеграции в нее новых участников ЕАЭС.

Итак, внедрение и реализация технологии предварительного информирования – одна из главных задач совершенствования таможенного регулирования в условиях действия ЕАЭС. Оно нацелено на повышение пропускной способности морских портов, сокращению

времени таможенного контроля и снижение издержек участников ВЭД. Имеющаяся практика применения этой технологии свидетельствует о целесообразности ее применения и развития, а также наличии нерешенных проблем. Предлагаемые пути решения наиболее актуальных проблемных мест позволят усовершенствовать технологию предварительного информирования при перемещении грузов на морском транспорте, оптимизировать работу таможи, ускорить товарооборот и развить международную торговлю в рамках ЕАЭС в целом.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Чуксина В.А., Смольянинова Е.Н. Функциональное поле современных технологий в таможенной логистике // Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР: Материалы XXI международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. (г. Владивосток, апрель 2020 г.). - Владивосток: Издательство ВГУЭС, 2020. - С. 95-99.
2. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10 апреля 2018 г. № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом» (в ред. решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31.07.2018 N 124) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/18kr0051/>
3. Стратегии развития таможенной службы РФ до 2020 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. N 2575-р г. Москва [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2013/01/14/tamojnya-site-dok.html>
4. Белоусова Т.И., Антонова Е. И., Шаланина Н.А. Современные технологии таможенного администрирования. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. - 2017. - № 1. - С.16-27.
5. Антонова Е.И., Белоусова Т.И. Проблемы использования технологий предварительного информирования в морских пунктах пропуска // Современные информационные технологии и ИТ-образование. – 2017. – Том 13. – № 4. – С. 180-187.
6. Барбышева Г.И., Маренков А.А. Практика применения предварительного информирования в условиях действия ЕАЭС // Проблемы современной экономики: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Самара, август 2016 г.). - Самара: АСТАРД, 2016. - С. 34-37.
7. Строева А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: автореф. 38.05.02 «Таможенное дело». – Саратов, 2018.
8. Себедаш И.А., Смольянинова Е.Н. Формирование понятийного аппарата логистической деятельности при пересечении товаров таможенной границы Евразийского экономического союза // Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР: Материалы XXI международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. (г. Владивосток, апрель 2020 г.). - Владивосток: Издательство ВГУЭС, 2020. – С. 83-86.
9. Федеральная таможенная служба России // Официальный сайт Федеральной таможенной службы России. [Электронный ресурс] - URL: <http://www.customs.ru/>
10. Антонова Е.И., Белоусова Т.И., Дикарев Е.В. Развитие технологий предварительного информирования на морском транспорте // Информатизация и связь. - 2014. - № 2. - С. 110-113.
11. Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации: приказ ФТС России от 10.03.2006 г. № 192 [Электронный ресурс]. - URL: <http://sigma-soft.ru/txt/D0190/d190092.shtml>.
12. Постановление Правительства РФ от 28.09.2016 № 975 «Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы Евразийского экономического союза, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток» // СПС «Гарант».

Статья поступила в редакцию 16.10.2020

Статья принята к публикации 27.02.2021