

УДК 339.5:004

<http://doi.org/10.35854/1998-1627-2021-10-804-815>

О передовых практиках предварительного информирования при взаимодействии таможенных органов и предпринимательских структур

Варданын О. В.¹, Кошелева Т. Н.¹¹ Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург, Россия

Аннотация

Цель. Определить ключевые черты передовых практик организации предварительного информирования на основе анализа практики предварительного информирования в Европейском союзе (ЕС) и Японии.

Задачи. Провести анализ организации предварительного информирования в ЕС и Японии, выделить ключевые черты передовых практик организации предварительного информирования и на этой основе подготовить рекомендации для таможенных органов России.

Методы. Авторами применены общенаучные методы (анализ, синтез, сравнение) и специально-научные методы (правовой анализ, анализ процессов).

Результаты. В процессе анализа практики предварительного информирования в странах ЕС и Японии выделены и охарактеризованы ключевые черты передовых практик организации предварительного информирования.

Выводы. Предложены рекомендации по развитию предварительного информирования в России: увеличение числа факторов, используемых для определения содержания предварительной информации, которая предоставляется в обязательном порядке. Сделана попытка сформулировать методические рекомендации по организации проверки информации на этапе предварительного информирования.

Ключевые слова: предварительное информирование, предварительная информация, таможенные органы, участник ВЭД, взаимодействие таможенных органов и участников ВЭД, уполномоченный экономический оператор, проверка предварительной информации

Для цитирования: Варданын О. В., Кошелева Т. Н. О передовых практиках предварительного информирования при взаимодействии таможенных органов и предпринимательских структур // *Экономика и управление*. 2021. Т. 27. № 10. С. 804–815. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2021-10-804-815>

On Leading Practices of Preliminary Notification in the Interaction of Customs Authorities and Business Structures

Ovsep V. Vardanyan¹, Tat'yana N. Kosheleva¹¹ St. Petersburg University of Management Technologies and Economics, St. Petersburg, Russia

Abstract

Aim. The presented study aims to identify the key features of best practices in the organization of advance notification by analyzing advance notification practices in the European Union (EU) and Japan.

Tasks. The authors analyze the organization of advance notification in the EU and Japan, identify the key features of best practices in the organization of advance notification, and formulate recommendations for Russian customs authorities.

© Варданын О. В., Кошелева Т. Н., 2021

Methods. This study uses general scientific methods (analysis, synthesis, comparison) and special scientific methods (legal analysis, process analysis).

Results. In the process of analyzing advance notification practices in the EU and Japan, the key features of best practices in the organization of advance notification are identified and described.

Conclusions. Recommendations for the development of advance notification in Russia are formulated: to increase the number of factors used to determine the content of advance information provided on a mandatory basis. An attempt is made to develop methodological recommendations for verifying information at the stage of advance notification.

Keywords: *advance notification, advance information, customs authorities, foreign trade operator, interaction between customs authorities and foreign trade operators, authorized economic operator, verification of advance information*

For citation: Vardanyan O.V., Kosheleva T.N. On Leading Practices of Preliminary Notification in the Interaction of Customs Authorities and Business Structures. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2021;27(10):804-815 (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2021-10-804-815>

Введение

В Российской Федерации (РФ) информация о товарах и транспортных средствах, пересекающих границу, может быть получена в рамках предварительного информирования (ПИ) таможенных органов. ПИ появилось в США в ответ на события, произошедшие 11 сентября 2001 г. Затем его начали применять и в других странах: Канаде (с 2004 г.), Китае (с 2009 г.), Евросоюзе (с 2011 г.), Японии (с 2014 г.) [1]. ПИ стало одним из принципов безопасности и облегчения мировой торговли [2], которое заключается в предоставлении определенных сведений до подачи таможенной декларации. В России ПИ применяют с 2012 г., а в 2018 г. оно стало обязательным для всех видов транспорта [3; 4; 5; 6].

Актуальность темы определена значимостью ПИ для системы таможенного контроля: участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД) подают предварительную информацию, а таможенные органы на основе полученной информации принимают решения в отношении объектов таможенного контроля. Для развития организации ПИ в России, согласно положениям Стратегии развития Федеральной таможенной службы России до 2030 г. [7], в направлении автоматизации обработки предварительной информации и расширения сферы ее использования для совершения таможенных операций важным видится рассмотрение международного опыта организации данного инструмента взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД. Тем самым должно быть устранено противоречие между

текущим уровнем развития ПИ в РФ и уровнем, который планируется достичь в рамках Стратегии развития Федеральной таможенной службы (ФТС) до 2030 г.

С учетом актуальности темы целью исследования определено выделение ключевых черт передовых практик организации ПИ на основе анализа его организации ПИ в Европейском союзе (ЕС) и Японии.

Организация ПИ в Евросоюзе

Европейский союз — международное экономическое и политическое объединение, которое включает в себя 27 государств. Независимо от внешнеторговых санкций на ввоз отдельных товаров из стран Евросоюза, страны ЕС остаются для России одними из основных внешнеторговых партнеров. Поскольку многие страны ЕС занимают ведущие позиции в рейтинге *Doing Business* по «Международной торговле», как показано в таблице 1 [8], опыт стран ЕС в организации ПИ видится актуальным для изучения.

Отметим, что Россия занимает в рейтинге *Doing Business* по «Международной торговле» 99-е место, а затраты времени на проведение пограничного и таможенного контроля в процессе оформления импортируемых товаров в РФ составляют, при оценке по методологии *Doing Business* [9], 30 ч.

В ЕС обязательное ПИ (*European Union Advance Cargo Declaration Regime*) введено в 2011 г. Правовой основой данного режима в ЕС послужили Директива 648/2005 [10], Директива 1875/2006 [11], Директива 312/2009 [12]. Эти Директивы являются

Позиции стран ЕС в рейтинге *Doing Business-2020* по «Международной торговле» и показатель времени на импорт (пограничный и таможенный контроль) [8]

№	Страна	Позиция в рейтинге	Время на оформление импорта: пограничный и таможенный контроль, ч
1	Дания, Австрия, Испания, Франция, Словения, Португалия, Польша, Чехия, Нидерланды, Словакия, Бельгия, Хорватия, Венгрия, Румыния, Италия, Люксембург	1	0
2	Эстония	17	0
3	Швеция	18	0
4	Литва	19	0
5	Болгария	21	1
6	Латвия	28	0
7	Греция	34	1
8	Финляндия	37	2
9	Германия	42	0
10	Мальта	48	2
11	Кипр	50	15
12	Ирландия	52	24

Упрощение таможенных процедур (улучшение условий деятельности торгующих организаций всех стран ЕС, надежный контроль на внешних границах ЕС, использование единообразного подхода ко всем видам контроля, таким как таможенный контроль, налоговый, санитарный, карантинный, фитосанитарный)

Улучшение бизнес-среды за счет более быстрых и предсказуемых таможенных процедур при одновременном повышении уровня безопасности

Защита общественной безопасности

Обеспечение полного взаимодействия в информационных системах во всех странах ЕС

Рис. 1. Цели введения ПИ в Евросоюзе [15]

частью Таможенного кодекса ЕС (ТК ЕС) [13], и их называют «Поправки о безопасности к ТК ЕС» [14]. Цели введения ПИ в ЕС показаны на рисунке 1. Цели связаны как с улучшением условий ведения международного бизнеса, так и с решением задач безопасности.

Внедрению ПИ в ЕС предшествовала подготовительная работа. В ее рамках проводилась регистрация участников ВЭД, в ходе которой участники ВЭД получили идентификационный номер (*Economic Operator Registration and Identification, EORI*) для использования при взаимодействии с таможенными органами ЕС в процессе ПИ. Цель введения *EORI* — идентификация участни-

ков ВЭД. Впоследствии для них получение *EORI* стало обязательным. Регистрация проводится либо таможенным органом страны-участницы ЕС, либо иным уполномоченным государственным органом страны-участницы ЕС. При получении *EORI* учитывается то обстоятельство, является ли участник ВЭД уполномоченным экономическим оператором (УЭО) или не является таковым. УЭО — лицо, осуществляющее деятельность в сфере таможенного дела. Для получения этого статуса требуется выполнение требований к статусу УЭО, а при его получении УЭО обретает упрощения в процессе совершения таможенных операций, предусмотренные законодательством для УЭО.

В ЕС ПИ осуществляется путем ввода данных в электронном формате [16]. В отношении импортируемых товаров заполняется ввозная краткая декларация (*Entry Summary Declaration, ENS*), в отношении экспортируемых товаров — таможенная декларация на экспорт, реэкспорт или переработку вне таможенной территории, допускается подача сводной декларации о выходе (*Exit Summary Declaration, EXS*). В случае необходимости могут быть запрошены дополнительные документы, например, уведомление о прибытии [14].

Содержание предварительной информации установлено в Приложении «30 А» к Директиве 1875/2006 [11]. В нем предусмотрены перечни данных, которые необходимо предоставить в зависимости от ситуации. Ситуации могут быть следующими:

1. Импорт или экспорт воздушным, морским или внутренним водным транспортом либо иным способом, который не описан в следующих пунктах.
2. Импорт или экспорт почтовых, экспресс-отправлений, морских или воздушных припасов.
3. Перемещение товаров через границу автомобильным видом транспорта.
4. Перемещение товаров через границу железнодорожным видом транспорта.
5. Импорт или экспорт товаров УЭО.

Сроки подачи предварительной информации различны, они зависят от вида транспорта. Например, для морских контейнерных перевозок срок составляет 24 ч до прибытия, глубоководных наливных перевозок — 4 ч, морских перевозок и при использовании комбинированного транспорта — 2 ч, авиаперевозок — 4 ч, железнодорожного транспорта — 2 ч, автомобильного транспорта — 1 ч [17].

Система ПИ в ЕС имеет связь с системой управления рисками (СУР). Предварительная информация анализируется в целях установления наличия рисков. Выявленные риски делятся на типы: «А» (высокий уровень риска при погрузке товаров на глубоководный контейнеровоз), «В» (высокий уровень риска при погрузке товаров на суда, отличные от глубоководного контейнеровоза), «С» (средний уровень риска при разгрузке товаров). Для каждого типа предусмотрен разный подход по воздействию на него: для типа «А» — запрет на погрузку, для остальных — фактическое исследование товара. Если предварительная

информация не подана, то грузу отказывают в перемещении через границу [14]. Особое внимание уделяется водному транспорту, поскольку для крупных стран ЕС доля морского внешнеторгового оборота достаточно велика [18, с. 31].

Раскроем систему подачи предварительной информации в ЕС.

1. «Система контроля импорта» (*Import Control System, ICS*), с помощью которой совершаются таможенные операции в отношении импортных поставок [19]. *ICS* уже применяется с конца 2010 г. С 2020 г. в ЕС применяется Система контроля импорта 2 (*Import Control System 2, ICS2*), которая разработана, чтобы обеспечить реализацию актуальных требований законодательства и процессов управления рисками [20]. Программа позволяет обрабатывать предварительную информацию, выявлять риски и организовывать проведение таможенного контроля. Система вводится поэтапно и полностью будет внедрена в 2024 г. [21].

2. «Новая компьютеризированная транзитная система стран Европейского союза» (*New Computerised Transit System, NCTS*). *NCTS* используется для обеспечения электронного документооборота по транзитным декларациям между таможенными органами и участниками ВЭД. С ее помощью с 2011 г. совершаются таможенные операции в отношении предварительной информации [22].

В таблице 2 приведена обобщающая информация об элементах организации ПИ в ЕС.

Организация ПИ в Японии

ПИ, как элемент таможенного контроля, в Японии (*Advance Filing*) применяется в обязательном порядке с 2014 г. Особенность ПИ в Японии заключается в том, что оно предусмотрено в отношении морских перевозок. Это обусловлено географическим расположением государства. Правовой основой предварительного информирования служат Правила предварительной подачи информации о морских контейнерных грузах (*Advance Filing Rules on Maritime Container Cargo Information*) [1].

Цели введения ПИ в Японии связаны с обеспечением безопасности глобальной цепочки поставок (например, в рамках антитеррористических мероприятий), усилением таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых через границу. ПИ

Элементы организации ПИ в Евросоюзе в 2011–2021 гг.

№	Направление организации ПИ	Элементы организации ПИ
1	Информационное сопровождение	– введена система идентификации участников ВЭД; – особые требования к содержанию предварительной информации в зависимости от вида транспорта и статуса участника ВЭД; – различные сроки подачи предварительной информации в зависимости от вида транспорта; – проводится оценка рисков на основе анализа предварительной информации, определяется тип риска
2	Правовые нормы	Приняты Директивы, описывающие обязательные для выполнения требования к ПИ, ставшие частью Таможенного кодекса ЕС
3	Компьютерные информационные системы	– предварительное информирование осуществляется в электронной форме с 2011 г.; – применяются информационные системы, автоматизирующие обработку предварительной информации, в том числе без участия инспектора с 2011 г.

Источник: элементы выделены авторами.

в Японии реализуется в форме подачи сведений в электронном виде с 10 марта 2014 г. Особое внимание обращено на детальное описание товаров, в частности на их назначение. Для этих целей используется *Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System* (далее — НАСКС). С помощью этой системы таможенные органы совершают таможенные операции в отношении обработки предварительной информации [1].

В Японии, как и в ЕС, разработана специальная информационная система для подачи в таможенные органы предварительной информации в электронном виде. Но в Японии система предназначена только для импортных поставок, а в странах ЕС применяют две системы в зависимости от условий перемещения товаров через границу (*ICS* и *NCTS* [19; 22]). Более широкими возможностями обладает НАСКС по сравнению с системами *ICS* или *NCTS*, поскольку работа НАСКС построена по принципу «единого окна». В целом НАСКС — центральная система для прохождения таможенных формальностей, а в странах ЕС для этого требуется использование и иных систем.

Срок подачи предварительной информации в Японии одинаков для любых морских перевозок: за 24 ч до выхода судна из порта загрузки такая информация должна быть подана в таможенный орган (исключение — судна с коротким маршрутом, о них предварительная информация должна быть подана непосредственно перед прибытием в порт) [1]. Между тем в странах ЕС сроки исчисляются с момента прибытия в порт.

Содержание предварительной информации зависит от ситуации, в которой осуществляется импорт. Ситуации могут быть следующими [1]:

1. Импорт груза морской контейнерной перевозкой с использованием морского коносамента (*Ocean (Master) Bill of Lading*).

2. Импорт груза морской контейнерной перевозкой с использованием внутреннего коносамента (*House Bill of Lading*).

В странах ЕС содержание предварительной информации зависит от большего числа факторов (вида транспорта, статуса участника ВЭД), а в Японии содержание предварительной информации — от используемого документа. Предварительную информацию таможенные органы Японии анализируют с позиции оценки рисков. В результате анализа предварительной информации определяется категория риска [1]:

1. Поставка, обладающая высоким уровнем риска. В случае обнаружения таких поставок лицу, подавшему предварительную информацию, направляется уведомление о выявленном риске. На этом основании может быть принято решение об отказе в погрузке груза на борт или выгрузке груза с борта. Могут быть проведены и проверочные мероприятия в отношении груза.

2. Поставка, относительно которой существуют нарушения правил подачи предварительной информации. В этом случае таможенный орган дает рекомендации о том, какую информацию необходимо дополнительно предоставить или какие сведения требуется скорректировать. После того, как рекомендации выполнены,

Элементы организации ПИ в Японии

№	Направление организации ПИ	Элементы организации ПИ
1	Информационное сопровождение	– различные сроки подачи предварительной информации исходя из маршрута морской перевозки; – предварительная информация используется для оценки рисков нарушения законодательства или нарушения требований подачи предварительной информации (в результате анализа определяется соответствующая категория риска)
2	Правовые нормы	– разработаны правила ПИ (электронный формат подачи сведений, содержание предварительной информации зависит от используемого коносамента, подача информации за 24 ч до загрузки груза в порте отправления); – введена уголовная ответственность за непредоставление предварительной информации
3	Компьютерные информационные системы	– электронный способ подачи предварительной информации с 10 марта 2014 г.; – разработана система подачи сведений в электронном виде (НАКС)

Источник: элементы выделены авторами.

заново проводится анализ предварительной информации с позиции оценки уровня риска.

3. Поставка без аномальных отклонений. Для таких поставок не предусмотрено проведение дополнительных мероприятий по проверке грузов или предоставлению дополнительных сведений.

В Японии, в отличие от стран ЕС, оценка рисков осуществляется только в отношении импорта [1], а не в отношении импорта и экспорта [14]; оценка рисков включает в себя не только выявление возможных нарушений, но и проверку правильности подачи предварительной информации [1]. В ЕС тип риска определяют в зависимости от вида транспорта, а в Японии оценка рисков предусмотрена в целом только для морского транспорта [1]. В ЕС предусмотрено два уровня риска — средний и высокий. В Японии же применяется лишь один уровень — высокий [1]. Итак, существует несколько отличий в практике определения категории рисков в Японии в сравнении с аналогичной практикой в странах ЕС.

В Японии предусмотрены различные санкции за непредоставление предварительной информации: штраф (его размер может достигать 500 тыс. йен, что по текущему курсу по состоянию на 22 августа 2021 г. — около 338 тыс. руб.) или тюремное заключение с исправительными работами (срок до одного года) [1]. Между тем сегодня в России предусмотрена административная ответственность за непредоставление предварительной информации [23]. Санк-

ции определены в соответствии со ст. 19.7 Кодекса РФ об административных правонарушениях — за непредоставление сведений установлен штраф [23].

Таблица 3 содержит информацию об элементах организации ПИ в Японии.

Ключевые черты передовых практик организации ПИ

На основе анализа организации ПИ в ЕС и Японии установлены ключевые черты организации ПИ в данных странах, приведенные в таблице 4.

Далее рассмотрим, какие практики могут быть внедрены в России для совершенствования взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД в рамках таможенного контроля в отношении предварительной информации. Особый интерес представляет вопрос, связанный с критериями, которые используются для определения содержания предварительной информации, как показано в таблице 5.

В России, как и в ЕС, применяется критерий «вид транспорта». В настоящее время содержание предварительной информации определяется отдельно для каждого из видов транспорта: водного [3], автомобильного [4], железнодорожного [5] и воздушного [6]. Положительно оценивается перспектива применения критерия «статус участника ВЭД», который используется в ЕС. Статус УЭО подразумевает получение специальных упрощений, и опыт ЕС показывает, что в качестве такого упрощения может выступать

Ключевые черты передовых практик организации ПИ

№	Практика взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД	Ключевые черты организации ПИ
1	Разграничение требований к содержанию предварительной информации исходя из статуса участника ВЭД	Данный подход позволяет создавать упрощение в процессе оформления документов для участников ВЭД, которые являются УЭО
2	Использование предварительной информации в рамках профилей риска в СУР	Анализ предварительной информации дает основание организовать проведение мер по минимизации рисков (запрет на погрузку/выгрузку, запрос дополнительных сведений)
3	Применение различных сроков в зависимости от маршрута перевозки	Учитываются логистические процессы международного перемещения товаров
4	Уголовная ответственность за непредоставление предварительной информации	Стимулируется соблюдение законодательства о предварительном информировании, так как применение санкций нежелательно для участника ВЭД

Источник: ключевые черты выделены авторами.

Таблица 5

Критерии, используемые для определения содержания предварительной информации, которая должна быть предоставлена в обязательном порядке

Критерий / страна (группа стран)	ЕС	Япония	РФ
Вид транспорта	+		+
Статус участника ВЭД	+		
Вид используемого документа		+	

Источник: критерии выделены авторами.

меньший объем требуемых сведений при ПИ. Например, если сравнивать поставку товаров, которые ввозятся с помощью автомобильного транспорта участником ВЭД без статуса УЭО и УЭО, то во втором случае отсутствует необходимость предоставлять сведения о количестве товаров, типе упаковки, почтовых отметках, весе брутто, коде ООН для опасных грузов, идентификационном номере контейнера, коде способа оплаты транспортных расходов [11].

В этой связи предлагаем использовать в России такой критерий для определения содержания предварительной информации, которая предоставляется в обязательном порядке, как статус участника ВЭД. Новизна предложения состоит в том, что данный критерий сегодня не применяется в российской практике. Для реализации нашего предложения в законодательстве РФ [24] с учетом норм [25] должны быть закреплены положения о том, что УЭО в рамках ПИ могут предоставлять меньший объем сведений, чем это установлено в положениях нормативных актов [3; 4; 5; 6]. Эффект от предложения может заключаться в ускорении совершения таможенных операций при взаимодействии таможенных органов и УЭО.

Еще одно наше предложение заключается в автоматизации применения СУР на основе анализа предварительной информации.

Анализ предварительной информации отличается от анализа информации, предоставляемой участником ВЭД на этапе декларирования. Анализ на этапе ПИ производится на основе меньшего объема сведений (перечень сведений установлен в [3; 4; 5; 6], нежели на этапе декларирования (например, перечень сведений в декларации на товары установлен в ст. 106 ТК ЕАЭС [25]). Содержание предварительной информации ограничено сведениями об участниках цепи поставок, транспорте, сведениями о грузе, припасах и иными. Таможенная декларация содержит более объемные сведения. Анализ на этапе ПИ ограничен лишь проверкой сведений, поскольку отсутствует фактически возможность проверки товаров. Однако в обоих случаях существует возможность сопоставления описанных сведений со сведениями, находящимися в распоряжении таможенного органа.

В обязательном порядке предоставляется предварительная информация в целях оценки возможных рисков и принятия предвари-

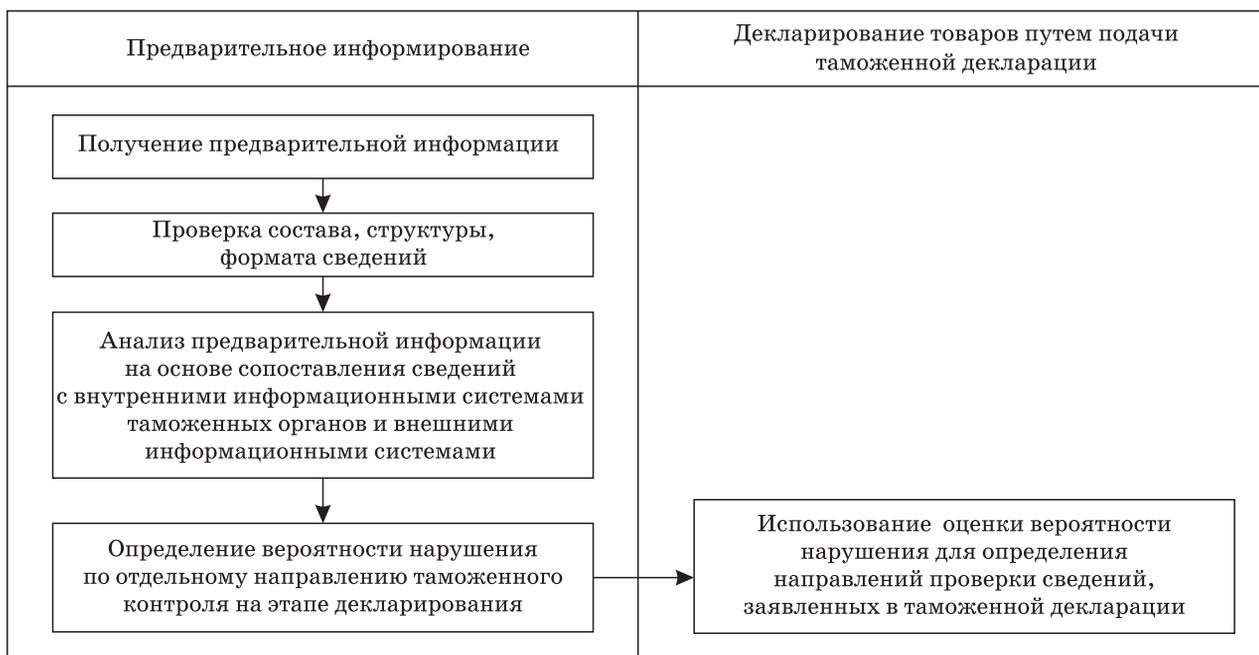


Рис. 2. Алгоритм проверки предварительной информации

Источник: разработан авторами.

тельных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля [26, с. 69]. Анализ возможных рисков может быть осуществлен с помощью качественных и количественных методов. Сегодня в таможенных органах России преобладает качественная оценка возможных рисков в отношении предварительной информации, что отражено в таком методе, как анализ информации, содержащейся в документах. Для развития СУР на этапе ПИ предлагаем алгоритм анализа предварительной информации, который может стать основой при разработке методики количественной оценки рисков при ПИ.

Суть предложения сводится к тому, что анализ предварительной информации выполняется автоматически, без участия должностного лица таможенного органа. Для этого предварительная информация сопоставляется со сведениями, которые представлены в распоряжении у таможенного органа. Данные сведения могут быть получены либо из внутренних информационных систем таможенных органов, либо из внешних информационных систем. Новизна предлагаемого алгоритма заключается в том, что в результате проверки предварительной информации определяется вероятность нарушения по ряду направлений таможенного контроля. Для этого должно

быть разработано программное обеспечение. В целях определения вероятности могут быть применены статистические методы (определение математического ожидания, корреляционный анализ), математическая статистика (например, определение «отношения шансов»).

Проверка предварительной информации должна быть проведена с учетом категории участника ВЭД по системе категорирования. Далее результаты определения вероятности проявления каких-либо из видов рисков используются при определении направлений проверки сведений, которые заявлены в таможенной декларации. Результат может проявиться в форме рекомендации для должностного лица в аспекте проверки определенных сведений. Графически алгоритм проверки предварительной информации представлен на рисунке 2.

В целях реализации предлагаемого алгоритма необходимо разработать методическое обеспечение для оценки вероятности нарушения по отдельным направлениям таможенного контроля, что планируем выполнить в процессе дальнейших исследований. В таком случае алгоритм будет, полагаем, применен в таможенных органах России. Эффект в случае его внедрения может быть выражен в ускорении процесса таможенного контроля при взаимодействии таможенных органов и участников ВЭД.

Заключение

ПИ введено таможенными администрациями изначально как инструмент обеспечения безопасности при перемещении товаров через границу. Однако оно играет значимую роль и при взаимодействии таможенных органов и участников ВЭД. С одной стороны, подача предварительной информации создает дополнительную нагрузку для участников ВЭД, с другой — за счет предварительной информации таможенные органы получают возможность идентифицировать рискованные поставки и организовать проведение проверочных мероприятий в их отношении. Для поставок, которые не будут определены как рискованные, тем самым будут созданы условия для минимального времени прохождения через границу.

В Евросоюзе ПИ является обязательным с 2011 г. Вслед за США в ЕС введена данная система для решения задач безопасности, а также в целях упрощения международной торговли. Особенность опыта ЕС состоит в том, что для реализации ПИ созданы системы, позволяющие анализировать информацию автоматически, на базе сведений из бухгалтерских систем участников ВЭД. В Японии ПИ применяется с 2014 г., и цели введения схожи с целями, которые поставлены в ЕС. Одна из особенностей организации ПИ в Японии заключается в том,

что за непредоставление предварительной информации предусмотрена уголовная ответственность.

Общим для ЕС и Японии является то обстоятельство, что ПИ производится в форме подачи электронных сведений, предусмотрены различные сроки подачи предварительной информации исходя из различных признаков (вида транспорта, маршрута перевозки). Кроме того, предварительная информация анализируется в целях оценки рисков.

Вследствие выявления ключевых черт передовых практик организации ПИ определены предложения по совершенствованию ПИ в России. Предлагаем использовать такой критерий для определения содержания предварительной информации, которая предоставляется в обязательном порядке, как статус участника ВЭД (определяют, является ли участник ВЭД УЭО или не является таковым). Кроме того, предлагаем алгоритм проверки предварительной информации, который включает в себя определение на основе изучения содержания предварительной информации количественной вероятности нарушений по отдельным направлениям таможенного контроля на этапе декларирования. Данные идеи планируем развивать в дальнейших исследованиях, которые впоследствии могут быть использованы для развития механизмов взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД [27].

Список источников

1. Advance Filing Rules on Maritime Container Cargo Information. URL: <https://www.customs.go.jp/english/summary/advance5/material04.pdf> (дата обращения: 22.08.2021).
2. Рамочные стандарты безопасности и упрощения процедур международной торговли ВТамО (Рамочные стандарты безопасности) // Практическое руководство по упрощению процедур торговли. URL: <https://tfig.unece.org/RUS/contents/wco-safe.htm> (дата обращения: 22.08.2021).
3. Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС водным транспортом: решение Коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) от 10 апреля 2018 г. № 51 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_295765 (дата обращения: 22.08.2021).
4. Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС автомобильным транспортом: решение Коллегии ЕЭК от 17 апреля 2018 г. № 56 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296380 (дата обращения: 22.08.2021).
5. Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом: решение Коллегии ЕЭК от 17 апреля 2018 г. № 57 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296318 (дата обращения: 22.08.2021).
6. Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС воздушным транспортом: решение Коллегии ЕЭК от 24 апреля 2018 г. № 62 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296941 (дата обращения: 22.08.2021).

7. Стратегия развития таможенной службы РФ до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388-р // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557 (дата обращения: 22.08.2021).
8. Международная торговля // Всемирный банк. URL: <https://russian.doingbusiness.org/ru/data/exploretopics/trading-across-borders> (дата обращения: 22.08.2021).
9. Международная торговля (методология) // Всемирный банк. URL: <https://russian.doingbusiness.org/ru/methodology/trading-across-borders> (дата обращения: 22.08.2021).
10. Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council of 13 April 2005 amending Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code // Lexpacency. URL: <https://lexpacency.org/eu/32005R0648/> (дата обращения: 22.08.2021).
11. Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006 amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code // EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R1875> (дата обращения: 22.08.2021).
12. Commission Regulation (EC) No 312/2009 of 16 April 2009 amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code // EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:098:0003:0023:EN:PDF> (дата обращения: 22.08.2021).
13. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code // EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32013R0952> (дата обращения: 22.08.2021).
14. EU Advance Cargo Declaration Regime. A basic explanatory note // Ukpandi. URL: <https://www.ukpandi.com/-/media/files/imports/13108/articles/6039---ecsa-guide-on-eu-advance-cargo-declaration.pdf> (дата обращения: 22.08.2021).
15. Протокол заседания Общественно-консультативного совета по таможенной политике при ФТС России № 15 от 30 июня 2011 г. // Федеральная таможенная служба. URL: <https://customs.gov.ru/folder/88719/document/88720> (дата обращения: 22.08.2021).
16. Скиба В. Ю., Скрабовский В. Э. Предварительное информирование в Евразийском экономическом союзе: состояние и перспективы // Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/SiteAssets/Pages/%D0%92.%D0%AE.%20%D0%A1%D0%BA%D0%B8%D0%B1%D0%B0%20%D0%B8%20%D0%92.%D0%AD.%20%D0%A1%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9.pdf (дата обращения: 22.08.2021).
17. European Advance Cargo Declaration Regime // HFW. URL: <https://www.hfw.com/European-advance-cargo-declaration-regime> (дата обращения: 22.08.2021).
18. Сеничев В. А. Реализация технологии предварительного информирования при морских перевозках в рамках электронной таможни (зарубежный опыт и первые итоги в России) // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2019. № 2 (35). С. 30–34.
19. What You Need to Know About the EU's New Import Control System // Material Handling and Logistics. URL: <https://www.mhlnews.com/global-supply-chain/article/22046084/what-you-need-to-know-about-the-eus-new-import-control-system> (дата обращения: 22.08.2021).
20. ICS2 project documentation // European Commission. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/customs-4/customs-security/import-control-system-2-ics2/faq_en (дата обращения: 22.08.2021).
21. ICS2: The new EU Customs Advance Cargo Information System // European Union. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2020-11/201021_factsheet_taxud_ics2_en_0.pdf (дата обращения: 22.08.2021).
22. New Computerised Transit System // European Commission. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/themes/UNDAC2C/Geneva2016/Meszaros210616.pdf> (дата обращения: 22.08.2021).
23. Кодекс РФ об административных правонарушениях: федер. закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661 (дата обращения: 22.08.2021).
24. О таможенном регулировании в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: федер. закон от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093 (дата обращения: 22.08.2021).
25. Таможенный кодекс ЕАЭС // Справ.-правовая система «Консультант-Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 (дата обращения: 22.08.2021).
26. Кошелева Т. Н. Направления снижения влияния рисков в таможенном обслуживании в условиях становления цифровой экономики // Междисциплинарность научных иссле-

- дований как фактор инновационного развития: сборник ст. Междунар. науч.-практ. конф. / отв. ред. А. А. Сукиасян. Уфа: Омега Сайнс, 2020. С. 67–69.
27. *Варданян О. В.* Механизмы взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД // Энигма. 2020. № 26. С. 29–35.

References

1. Advance filing rules on maritime container cargo information. URL: <https://www.customs.go.jp/english/summary/advance5/material04.pdf> (accessed on 22.08.2021).
2. WCO Framework of Standards for Security and Facilitation of International Trade (Security Framework of Standards). Practical Guide on Trade Facilitation. URL: <https://tfig.unece.org/RUS/contents/wco-safe.htm> (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
3. On approval of the Procedure for submitting preliminary information on goods intended for import into the customs territory of the EAEU by water transport. Decision of the Board of the Eurasian Economic Commission (EEC) dated April 10, 2018 No. 51. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_295765 (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
4. On approval of the Procedure for submitting preliminary information on goods intended for import into the customs territory of the EAEU by road. Decision of the EEC Board dated April 17, 2018 No. 56. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296380 (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
5. On approval of the Procedure for submitting preliminary information on goods intended for import into the customs territory of the EAEU by rail. Decision of the EEC Board No. 57 dated April 17, 2018. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296318 (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
6. On approval of the Procedure for submitting preliminary information on goods intended for import into the customs territory of the EAEU by air. Decision of the EEC Board dated April 24, 2018 No. 62. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296941 (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
7. Development strategy of the customs service of the Russian Federation until 2030. Order of the Government of the Russian Federation of May 23, 2020 No. 1388-r. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557 (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
8. International trade. The World Bank. URL: <https://russian.doingbusiness.org/ru/data/exploretopics/trading-across-borders> (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
9. International trade (methodology). The World Bank. URL: <https://russian.doingbusiness.org/ru/methodology/trading-across-borders> (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
10. Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council of 13 April 2005 amending Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code. Lexpacency. URL: <https://lexpacency.org/eu/32005R0648/> (accessed on 22.08.2021).
11. Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006 amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code. EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R1875> (accessed on 22.08.2021).
12. Commission Regulation (EC) No 312/2009 of 16 April 2009 amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code. EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:098:0003:0023:EN:PDF> (accessed on 22.08.2021).
13. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32013R0952> (accessed on 22.08.2021).
14. EU Advance Cargo Declaration Regime. A basic explanatory note. Ukpandi. URL: <https://www.ukpandi.com/-/media/files/imports/13108/articles/6039---ecs-guide-on-eu-advance-cargo-declaration.pdf> (accessed on 22.08.2021).
15. Minutes of the meeting of the Public Advisory Council on Customs Policy under the Federal Customs Service of Russia No. 15 dated June 30, 2011. Federal Customs Service. URL: <https://customs.gov.ru/folder/88719/document/88720> (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
16. Skiba V.Yu., Skrabovskii V.E. Preliminary informing in the Eurasian Economic Union: Current situation and development prospects. Eurasian Economic Commission. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/SiteAssets/Pages/%D0%92.%D0%AE.%20%D0%A1%D0%BA%D0%B8%D0%B1%D0%B0%20%D0%B8%20%D0%92.%D0%AD.%20%D0%A1%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9.pdf (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
17. European Advance Cargo Declaration Regime. HFW. URL: <https://www.hfw.com/European-advance-cargo-declaration-regime> (accessed on 22.08.2021).
18. Senichev V.A. The implementation of the technology of preliminary informing of maritime transportation in the framework of “e-customs” (foreign experience and first results in Russia).

- Akademicheskii vestnik Rostovskogo filiala Rossiiskoi tamozhennoi akademii = Academic Bulletin of the Russian Customs Academy. Rostov Branch.* 2019;(2):30-34. (In Russ.).
19. What you need to know about the EU's new import control system. Material Handling & Logistics. URL: <https://www.mhlnews.com/global-supply-chain/article/22046084/what-you-need-to-know-about-the-eus-new-import-control-system> (accessed on 22.08.2021).
 20. ICS2 project documentation. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/customs-4/customs-security/import-control-system-2-ics2/faq_en (accessed on 22.08.2021).
 21. ICS2: The new EU Customs Advance Cargo Information System. European Union. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2020-11/201021_factsheet_taxud_ics2_en_0.pdf (accessed on 22.08.2021).
 22. New Computerised Transit System. European Commission. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/themes/UNDAC2C/Geneva2016/Meszaros210616.pdf> (accessed on 22.08.2021).
 23. RF Code of administrative offenses. Federal Law of December 30, 2001 No. 195-FZ URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661 (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
 24. On customs regulation in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation. Federal Law No. 289-FZ dated August 3, 2018. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093 (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
 25. Customs Code of the Eurasian Economic Union. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 (accessed on 22.08.2021). (In Russ.).
 26. Kosheleva T.N. Directions of reducing the impact of risks in customs services in the context of the formation of the digital economy. In: Interdisciplinarity of scientific research as a factor of innovative development. Proc. Int. sci.-pract. conf. Ufa: Omega Science; 2020:67-69. (In Russ.).
 27. Vardanyan O.V. Mechanisms of interaction between customs authorities and foreign trade participants. *Enigma*. 2020;(26):29-35. (In Russ.).

Сведения об авторах

Варданын Овсеп Врежович*

аспирант

Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики
190103, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44а

* корреспондирующий автор

(✉) e-mail: ovsep94@mail.ru

Кошелева Татьяна Николаевна

доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики и управления социально-экономическими системами, член-корреспондент Международной академии наук высшей школы (МАН ВШ)

Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики
190103, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44а

(✉) e-mail: toozoolll@yandex.ru

Поступила в редакцию 08.09.2021
Прошла рецензирование 30.09.2021
Подписана в печать 08.10.2021

Information about Authors

Ovsep V. Vardanyan*

Postgraduate Student

St. Petersburg University of Management Technologies and Economics
44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg 190103, Russia

* Corresponding Author

(✉) e-mail: ovsep94@mail.ru

Tat'yana N. Kosheleva

D.Sci., Ph.D. in Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Economics and Management of Socio-Economic Systems, Corresponding Member of International Higher Education Academy of Sciences (IHEAS)

St. Petersburg University of Management Technologies and Economics
44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg 190103, Russia

(✉) e-mail: toozoolll@yandex.ru

Received 08.09.2021
Revised 30.09.2021
Accepted 08.10.2021

Конфликт интересов: авторы декларируют отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the authors declare no conflict of interest related to the publication of this article.