

Проблемные аспекты развития устойчивого таможенного сотрудничества во внешнеэкономической деятельности государства (на примере российско-финляндского сотрудничества)

М.П. Веселова, М.В. Шайдуллова,
студенты 3-го курса ФТД Российская таможенная академия
г. Люберцы, Россия

Научный руководитель: В.В. Макрусев, профессор кафедры управления, доктор
физико-математических наук, профессор

M.P. Veselova, M.V. Shaidullova, 2nd year students of Customs department
Russian Customs Academy Lyubertsy, Russia

Scientific adviser: V.V. Makreusev,
Professor of the department of management, doctor
Physico-mathematical sciences, professor

Аннотация. В статье определен термин «международное сотрудничество», представлены цели таможенного сотрудничества России и Финляндии и его результаты, рассматриваются проблемные аспекты на различных уровнях в зависимости от масштабов распространения, их причины и пути решения.

Ключевые слова: проблемы таможенного сотрудничества, российско-финляндское сотрудничество, российско-финляндская граница.

PROBLEMATIC ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF SUSTAINABLE CUSTOMS COOPERATION IN THE FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF THE STATE (ON THE EXAMPLE OF RUSSIAN- FINNISH COOPERATION)

Annotation. The article defines the term "international cooperation", presents the objectives of the customs cooperation between Russia and Finland and its results, examines the problematic aspects at various levels, depending on the scale of the distribution, their causes and solutions.

Keywords: problems of customs cooperation, Russian-Finnish cooperation, the Russian-Finnish border.

Совершенствование и развитие качества и функционирования таможенных органов России, а также их взаимодействия с таможенными органами других стран являются приоритетным направлением развития таможенного администрирования, так как таможенная система позволяет регулировать перемещение товаров через таможенную границу и соответствующие им финансовые, информационные и др. потоки. И это, безусловно, сказывается на финансовом положении страны.

Таможенное сотрудничество непосредственно или опосредованно влияет на качество и эффективность таможенного администрирования, а следовательно – на объемы и динамику финансовых потоков в сфере ВЭД (внешнеэкономической деятельности).

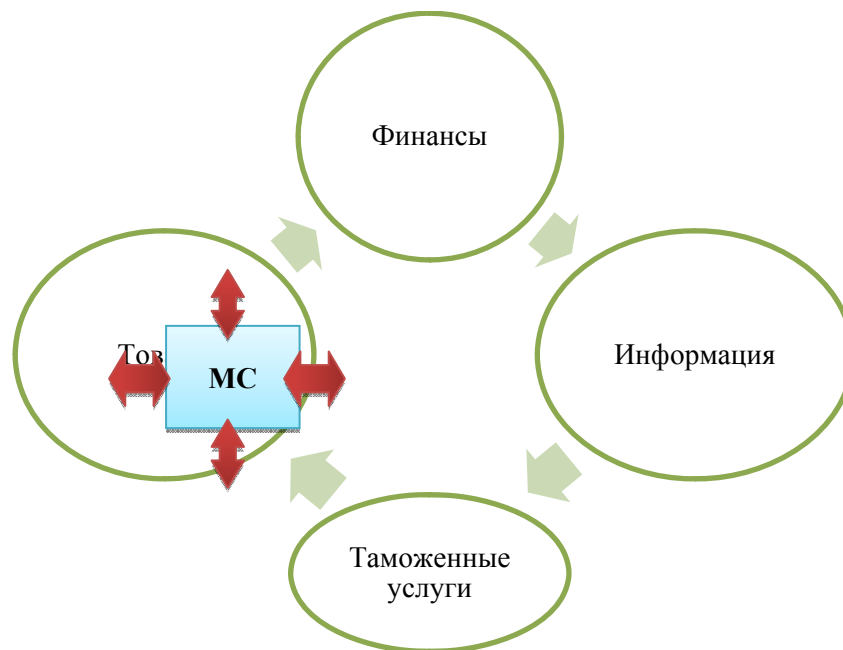


Рис. 1. Логистическая цепь

Для решения проблем в сфере таможенного сотрудничества необходимо устранить проблемы взаимодействия России и Финляндии на границе, поэтому необходимо определить термин «международное сотрудничество».

Международное сотрудничество – взаимодействие государств и иных субъектов международного права, осуществляемых для согласованного взаимодействия в сфере таможенной деятельности. Для наиболее детального анализа необходимо рассмотреть модель сотрудничества таможенных органов России и Финляндии в таможенной сфере (рис. 2).

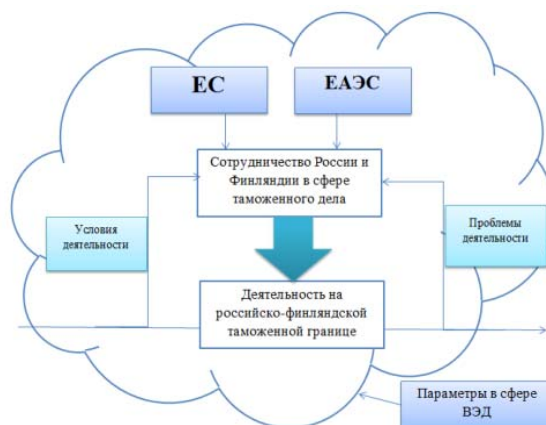


Рис. 2. Модель сотрудничества таможенных органов России и Финляндии в сфере таможенного дела

Анализируя представленную на рис.2 модель, можно сделать вывод о том, что проблемы сотрудничества – это проблемы во взаимодействии России и Финляндии при решении спорных вопросов, возникающих на российско-финляндской таможенной границе.

Необходимо выделить факторы, влияющие на появление проблем в сфере таможенного сотрудничества:

1. Институт сотрудничества России и Финляндии в сфере таможенного дела, его наличие и его качество;
2. Параметры таможенной деятельности;

3. Проблемы таможенной деятельности;

4. Органы, влияющие со стороны ЕС (Европейского Союза) и ЕАЭС (Евразийского экономического союза);

5. Параметры среды ВЭД.

Цель данной статьи – определить проблемные вопросы, возникающие в сфере таможенного сотрудничества на российско-финляндской границе, и пути их решения. Для достижения данной цели необходимо решить определенные задачи, а именно:

1. Определить среду таможенного сотрудничества;

2. Проанализировать основные проблемы, возникающие на российско-финляндской границе в сфере таможенного сотрудничества;

3. Выработать пути решения выявленных проблем.

Для более детального рассмотрения проблем необходимо разделить весь блок существующих проблем в зависимости от масштабов распространения, данная классификация представлена на рис. 3.

Государственный уровень: недостаточное взаимодействие таможенных органов (ТО) РФ и Финляндии по борьбе с таможенными правонарушениями

Уровень ТО: проблема длительного таможенной проверки (наличие очередей и пробок)

Уровень таможенных постов: различные требования к проверке граждан своих стран

Рис. 3. Проблемы таможенного сотрудничества на российско-финляндской границе (в зависимости от масштаба)

Наиболее важная проблема международного уровня касается беженцев. Ситуация с ними стала наиболее обостренной во втором полугодии 2015 г., причем прибывали они из России в Финляндию. Данное обострение обсуждалось в 2016 г. с председателем правительства России Дмитрием Медведевым и премьер-министром Финляндии Юхи Сипиля. Финская сторона была убеждена, что большая часть прибывающих из России для того, чтобы просить убежище, по сути, не имеет на это оснований, потому что у них отсутствует шенгенская виза, а значит, российские пограничники не должны давать им возможность выезда из своей страны. Также Финляндия в лице бывшего министра внутренних дел Пяйви Рясанен высказала опасения, что подобное нейтральное отношение России к беженцам похоже на намеренное бездействие в рамках гибридной войны. Российская Федерация ответила тем, что понимает причину волнения Финляндии по данному вопросу и готова к конструктивному обсуждению данной проблемы, но в то же время подметила, что в законодательстве нашей страны нет запрета на выезд из России лиц, которые не имеют шенгенской визы.

Что касается прямых конфликтов между Россией и Финляндией, связанных с пересечением таможенной границы, то в 2015 году в связи с санкциями ЕС Финляндия отказала во въезде председателю Госдумы РФ С. Нарышкину, который направлялся туда участвовать в сессии Парламентской ассамблеи Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ПАСЕ), несмотря на добрососедские отношения до этого инцидента. Вскоре Россия заявила, что если торговля между вышеназванными странами не будет вестись, то Финляндии будет нанесен серьезный ущерб в экономике, напомнив о важности поставок лесных ресурсов для финнов. На данный момент отношения этих двух стран улучшаются, как было сказано выше, и

ведутся переговоры о расширении экономического сотрудничества. Подводя итог, можно сказать, что источниками данной проблемы были политические факторы, а не таможенные.

Развитие сотрудничества между Россией и Финляндией очень важно для обеих сторон и приносит свои плоды во многих сферах, так как каждая сторона стремится достигнуть установленных целей в рамках данного взаимодействия.

Торговые отношения России и Финляндии построены на взаимовыгодной основе: в 2015 году Российская Федерация заняла третье место среди стран, занимающихся экспортом товаров в Финляндию, его структура и по сей день состоит в основном из природных ресурсов и полезных ископаемых, особое внимание финны уделяют поставке лесных ресурсов. Россия в свою очередь импортирует финскую продукцию высокой переработки: машины, оборудование, товары химической промышленности. Еще одним результатом сотрудничества этих двух стран стало уникальное явление: Финляндия арендует российскую часть Сайменского канала, который связывает финские внутренние воды с Балтийским морем.[2]

Стоит также отметить, что российско-финляндская граница – одна из наиболее обустроенных границ нашей страны. На ней имеются восемь международных автомобильных пунктов пропуска и один железнодорожный. В сфере защиты окружающей среды Финляндия содействует в осуществлении экологических проектов в России, особенно в районах, прилегающих к границе. Эти две страны активно осуществляют культурный взаимообмен, например в 2015 году Россию выбрали тематической страной для книжной ярмарки в Хельсинки. На их территориях открыты мемориалы, посвященные павшим в войнах 1939–1944 гг.

Сотрудничество позволяет России и Финляндии выстраивать работу более эффективно, содействует ускорению и оптимизации таможенного контроля в пунктах пропуска. Россия заинтересована в укреплении и расширении сфер взаимодействия с таможенной Финляндией как по созданию благоприятных условий для быстрого и комфортного пересечения границы, так и по обмену информацией о возможных нарушениях таможенного законодательства. Физические объемы внешней торговли России по итогам 2016 года увеличились на 7%. Экспорт возрос на 3%, импорт увеличился на 34%. Товарооборот с крупнейшим участником внешнеэкономической торговли – Финляндией – остался на прежнем уровне.

Тем не менее существует проблема недостаточного взаимодействия ТО РФ и Финляндии по борьбе с таможенными правонарушениями. Для ее решения 23 ноября 2016 года состоялось очередное заседание Рабочей группы, которая состояла из представителей Российской Федерации и Финляндии, а именно: начальника Главного управления по борьбе с контрабандой ФТС (Федеральной таможенной службы) России Александра Мельникова и директора Контрольно-правоохранительного департамента таможни Финляндии Сами Ракшита по координации деятельности таможенных органов России и Финляндии по борьбе с таможенными правонарушениями в регионе деятельности Новороссийской таможни.



Рис. 4. Цели сотрудничества РФ и Финляндии в рамках Рабочей группы

Основным результатом деятельности группы является достижение договоренности о продолжении практики проведения совместных специальных таможенных операций, направленных на пресечение попыток незаконного перемещения через российско-финляндскую границу товаров как на центральном, так и на региональном уровне на всех видах транспорта. Особое внимание в ходе переговоров стороны уделили необходимости укрепления двустороннего взаимодействия в борьбе с таможенными правонарушениями, совершаемыми в рамках международной интернет-торговли.

Наиболее очевидная проблема – это проблема длительного оформления документов (наличие очередей и пробок). Третье место в рейтинге самых больших по количеству машин очередей делят два пограничного перехода на российско-финляндской границе – это «Торфяновка» и «Брусничное». В последнее время пересечение финской границы стало более быстрым, чем раньше, и процедуры на российской стороне можно пройти даже за полчаса. Но и такой скорости явно недостаточно для искоренения очередей перед российскими пограничными переходами, где в выходные и праздничные дни в них стоят от 40 до 70 автомобилей. По нормативу, оформление одного человека, у которого нет проблем с документами, на пограничном переходе сотрудником пограничной службы должно занимать не более 30–60 секунд. В отличие от пограничников, у таможенников, которые помимо занесения в электронную базу данных об автомобиле, проверяют еще «Зеленую карту» и таможенную декларацию, такого норматива нет или он значительно больше по времени.



Рис. 5. Причины появления проблемы наличия очередей и пробок

Самые большие очереди на МАПП (многосторонний автомобильный пункт пропуска) «Брусничное» (Nuijamaa), где автомобилисты вынуждены стоять более 2,5 часа. В пробке находятся порядка 160 машин, из которых 20 грузовых. На «Торфяновке» (Vaalimaa) на прохождение границы потребуется около часа. Свободнее всего на МАПП «Светогорск» (Imatra), где границу можно пройти за полчаса.[3]

Кроме того, проблемы с очередями на пограничных переходах Северо-Запада с российской стороны имеют и другие причины. В Финляндии на границе присутствуют сотрудники только двух ведомств – это таможенники и пограничники. У нас же работают представители шести ведомств. Действительно, на российской стороне Россельхознадзор осуществляет ветеринарный и фитосанитарный контроль, транспортная инспекция Минтранса РФ проводит габаритный и весовой контроль грузовиков.

Особое внимание уделяется внедрению современных цифровых технологий в таможенных органах Российской Федерации, среди которых автоматическая регистрация деклараций на товары и автоматический выпуск товаров. Реализация данных технологий позволяет значительно сократить сроки регистрации деклараций на товары и выпуска товаров. Сокращение временных затрат может составить с шести часов до десяти минут, что может существенно повысить деловую активность участников внешнеэкономической деятельности, снизить затраты на совершение таможенных формальностей.

От 40% до 70% всех автопоездов, проходящих через «Торфяновку», таможня направляет на ИДК (инспекционно-досмотровые комплексы). Кстати, на ИДК направляют не только груженые, но и порожние машины.

Кроме того, проблемы с очередями на пограничных переходах Северо-Запада с российской стороны имеют и другие причины. В Финляндии на границе присутствуют сотрудники только двух ведомств – это таможенники и пограничники. У нас же работают представители шести ведомств. Действительно, на российской стороне Россельхознадзор осуществляет ветеринарный и фитосанитарный контроль, транспортная инспекция Минтранса РФ проводит габаритный и весовой контроль грузовиков.

Проблема предъявления различных требований к проверке граждан своих стран является следствием проблемы длительного таможенного оформления (наличие очередей и пробок) и заключается в том, что финские пограничники не проверяют граждан своих стран. Мы же проверяем всех, возможно, что контроль с российской стороны будет проходить быстрее, если Европейский Союз примет решение о безвизовом режиме с Россией, и тогда российским таможенникам не придется оформлять граждан Шенгена. Проблема в том, что очереди из легковушек на российской границе создаются усилиями в большей степени таможенных органов с их избыточными контрольными функциями, которые у них из года в год прибавляются. Только отменив обязательное поголовное заполнение таможенных деклараций всеми владельцами автотранспорта, запретив таможенным органам проверять всех подряд, оставив главными на границе пограничников и возложив на них контроль за пересекающими границу, можно будет сократить очереди. Пока этого не произойдет, кардинально изменить ситуацию не получится, даже запустив скоростное железнодорожное движение между Петербургом и Хельсинки.

Представители Погранохраны и Таможенной службы Финляндии разъяснили, в каких случаях и зачем они могут вести видео- и фотосъемку на границе.

В связи с попавшим в руки журналистов внутренним приказом по Выборгской таможне, который обязывает российских таможенных органов фотографировать пересекающие границу машины и их содержимое, необходимо отметить правила, существующие у финских таможенников.

Лассе Ютила, начальник таможенного пункта МАПП «Нуйямаа» (с российской стороны – «Брусничное»), пояснил, что его ведомство фотографирует авто, если на то есть необходимость. В остальном хватает системы видеонаблюдения. На пограничных пунктах Финляндии, как правило, установлено техническое наблюдение (видеонаблюдение), с которого поступает информация о регистрационных номерах. У таможни тоже на многих МАПП есть своя система (LIPRE), которая считывает номера и фотографирует контейнеры. Видеозаписи могут быть использованы в качестве доказательств для выяснения подробностей в исключительных ситуациях. С их помощью обеспечивают правовую защиту граждан и таможенников при выполнении служебных обязанностей. У таможенников также есть право фотографировать в ходе досмотра товары. Кроме того, таможня может делать снимок транспортного средства до досмотра и после него, чтобы доказать, что ТС вернули в том же виде. Например, если в ходе проверки требуется снять обивку или элементы конструкции.

Что касается фото- и видеоизображений, то их использование и хранение регулируется законом о свободе информации, материалы хранятся столько времени, сколько требуется. К примеру, если водитель не имеет претензий по состоянию автомобиля после досмотра, фотографии удаляются за ненадобностью. В случае выявления таможенного преступления снимки используются в качестве доказательств в ходе уголовного расследования.

Примерно такие же правила существуют в отношении записей изображений и у финских пограничников. На пунктах пропуска Юго-Восточной Финляндии нет необходимости регулярно фотографировать автомобили, пересекающие границу.

Особое внимание уделяется внедрению современных цифровых технологий в таможенных органах Российской Федерации, среди которых автоматическая регистрация деклараций на товары и автоматический выпуск товаров. Реализация данных технологий позволяет значительно сократить сроки регистрации деклараций на товары и выпуска товаров. Сокращение временных затрат может составить с шести часов до десяти минут, что может существенно повысить деловую активность участников внешнеэкономической

деятельности, снизить затраты на совершение таможенных формальностей. В настоящее время участники ВЭД региона деятельности Карельской таможни все активнее используют технологию авторегистрации деклараций на товары, с начала 2017 года начинает применяться технология автоматического выпуска деклараций на товары.

Карельская таможня продолжает развивать и укреплять сотрудничество с зарубежными коллегами. С целью укрепления взаимодействия таможенных служб России и Финляндии и развития приграничного сотрудничества в 2016 году продолжалась практика проведения совместных мероприятий.

В октябре 2016 года Карельская таможня в четвертый раз провела конкурс профессионального мастерства на знание финского языка. Руководство Карельской таможни придает большую важность изучению должностными лицами, работающими на государственной границе, языка сопредельного государства.

В настоящее время участники ВЭД региона деятельности Карельской таможни все активнее используют технологию авторегистрации деклараций на товары, с начала 2017 года начинает применяться технология автоматического выпуска деклараций на товары.

Карельская таможня продолжает развивать и укреплять сотрудничество с зарубежными коллегами. С целью укрепления взаимодействия таможенных служб России и Финляндии и развития приграничного сотрудничества в 2016 году продолжалась практика проведения совместных мероприятий.

В октябре 2016 года Карельская таможня в четвертый раз провела конкурс профессионального мастерства на знание финского языка. Руководство Карельской таможни придает большую важность изучению должностными лицами, работающими на государственной границе, языка сопредельного государства.

Можно предложить следующие пути решения сложившейся проблемы:

1. Перенести все контрольные, проверочные, досмотровые операции с МАПП в места доставки на внутренние таможни. Предписание на досмотр, если таможня считает это необходимым, должно исполняться не на границе, а во внутренней таможне, куда груз направлен под пломбой.

2. Установить регламент по времени прохождения контрольных процедур на МАПП не более 3 часов с учетом ожидания транспортного средства в очереди на въезд на территорию МАПП.

3. Отменить требование подачи выездной декларации на порожнее транспортное средство международной перевозки, по сути являющееся формальным, так как это никак не применяется при таможенном контроле, но в то же время приводит к необоснованным очередям порожних транспортных средств на выезд с территории Российской Федерации.

4. По перевозкам, по которым подана предварительная информация в электронном виде, принимать решения о выпуске на основе системы управления рисками до прибытия транспортного средства на пункт пропуска, сократив пребывание его на МАПП в таких случаях до 1 часа.

5. Сократить число случаев осмотра транспортных средств с ИДК до единичных с целью выявления запрещенных грузов в интересах общественной безопасности, а не технических ошибок в оформлении товаросопроводительных документов. При выявлении ошибок в документах, подаваемых перевозчиками, направлять указанные транспортные средства под пломбами в таможни назначения для углубленного досмотра. Данные предложения увеличат эффективность работы таможенной службы на российско-финляндской границе, и, как следствие, данная проблема будет решена.

В результате проведенного анализа можно сделать следующие выводы:

1. Сокращение времени, необходимого для прохождения через границу, введение упрощенной процедуры при пересечении таможенной границы, а также внедрение новых технологий и унификация требований ТО РФ и Финляндии к проверке граждан для дальнейшей борьбы с очередями на таможенной границе.

2. Наиболее оптимальное направление повышения эффективности взаимодействия таможенных органов РФ и Финляндии должно быть связано с увеличением товарооборота между странами, который должен стимулировать движение финансовых потоков между РФ и Финляндией.

3. Развитие дальнейшего международного сотрудничества между РФ и Финляндией. Перспективными направлениями также могут стать транспортно-логистические услуги в связи с развитием процесса евразийской экономической интеграции.

Список литературы

- [1] Телерадиокомпания Yleisradio Oy [Электронный ресурс:
<http://yle.fi/uutiset/osasto/novosti/novosti/article8634340.html> (дата обращения: 16.03.2017)].
- [2] Посольство Российской Федерации в Финляндии [Электронный ресурс: <http://helsinki.mid.ru/rossijsko-finlandskie-otnosenia> (дата обращения: 19.03.2017)].
- [3] Северо-Западное таможенное управление [Электронный ресурс: <http://sztu.customs.ru> (дата обращения: 19.03.2017)].
- [4] *Макрусев В.В.* Основы системного анализа. Санкт-Петербург: Троицкий мост, 2017.
- [5] *Макрусев В.В., Пчелинцев Н.В.* Управление развитием таможенных органов России. М.: Российская таможенная академия, 2013.