

**А.В. БОНДАРЕНКО**  
**Аспирант Российской таможенной академии**

## **РАЗВИТИЕ МЕХАНИЗМОВ «ЕДИНОГО ОКНА» И ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Тема внедрения и развития механизмов «единого окна» и международного, государственно-частного партнерства невероятно актуальна.

Автором проводилось исследование в области механизмов «единого окна». На сегодня оно оформлено в виде отчета о научно-исследовательской работе: «Анализ возможностей применения механизмов «единого окна» при организации информационного взаимодействия между участниками внешнеторговой деятельности и уполномоченными государственными органами государств-членов Таможенного союза».

Цель данной статьи ознакомить с результатами исследования, а также предложить ряд рекомендаций по внедрению механизмов «единого окна» и государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте.

Объектом исследования являлся процесс взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности и уполномоченными государственными органами при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза.

Предметом исследования является развитие механизма информационного взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности и уполномоченными государственными органами.

Исследование было направлено на изучение положительного опыта организации информационного взаимодействия государств-членов Таможенного союза (на примере Российской Федерации), опыта зарубежных стран (на примере США, Швеции, Сингапура, Киргизии), а также на выработку подходов применения системы «единого окна» уполномоченными государственными органами на таможенной территории Таможенного союза.

Границами исследования являлись механизмы информационного взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности перемещающими товары на железнодорожном транспорте и уполномоченными государственными органами Российской Федерации.

Результатами проведенного исследования стало:

- выявлена совокупность факторов, влияющих на процесс становления механизма информационного взаимодействия в Таможенном союзе;
- произведена оценка современного состояния информационного взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности с уполномоченными государственными органами на железнодорожных пунктах пропуска;

- проанализирован зарубежный опыт внедрения механизмов «единого окна» при совершении формальностей при экспорте, импорте и транзите;
- проанализированы процессы на железнодорожном пункте пропуска и предложены варианты использования механизмов «единого окна» для совершенствования взаимодействия бизнеса и властей в ходе таможенного и иных видов контроля;
- даны рекомендации по построению системы информационного взаимодействия на основе моделей «единого окна» и частно-государственного партнерства.

Для построения модели выделены субъекты взаимодействия в информационной системе «единое окно» (далее ЕОИС).

Принципиальная схема взаимодействия в ЕОИС представлена на рисунке 1.

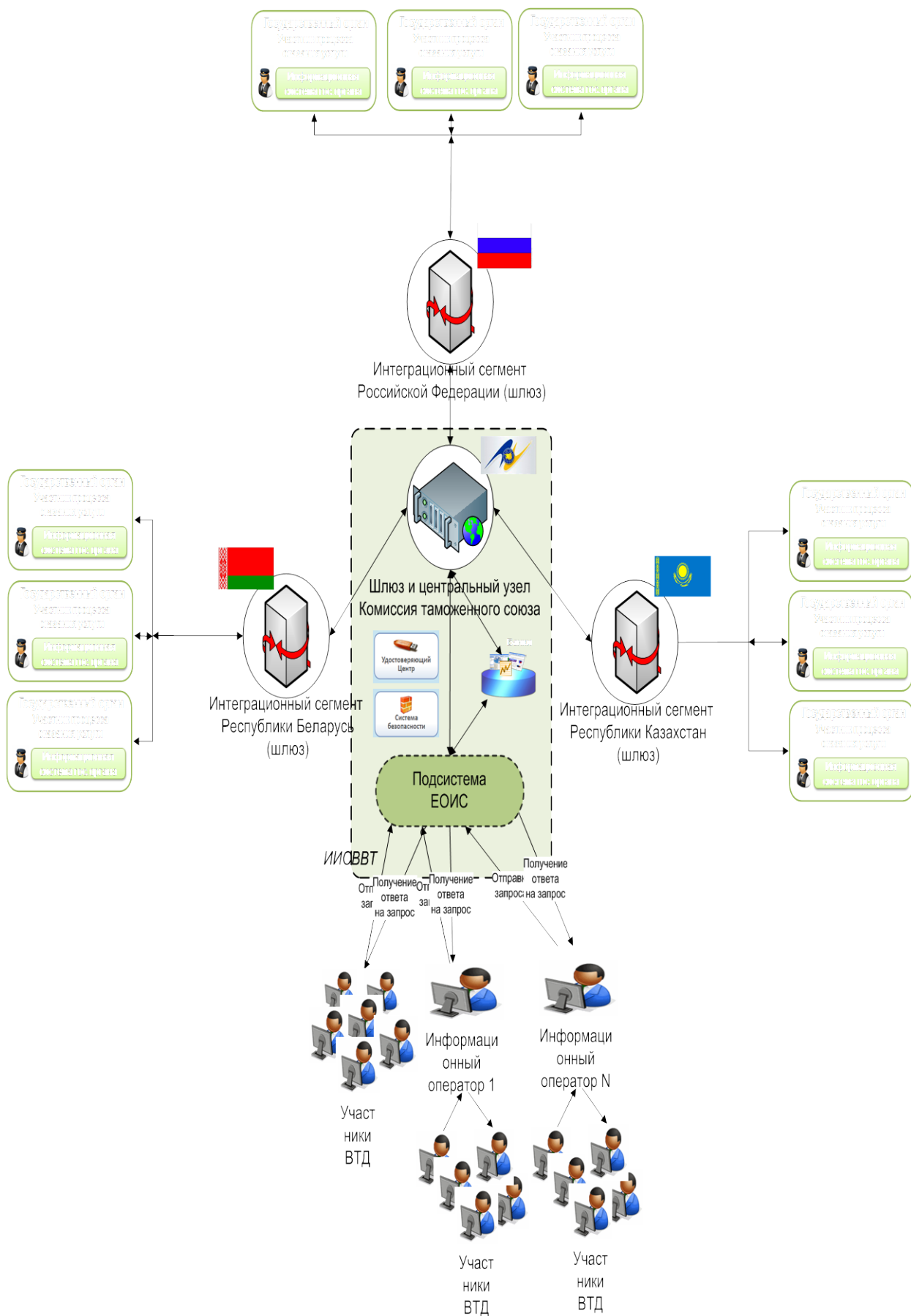


Рис. 1. Принципиальная схема взаимодействия в ЕОИС

ЕОИС является одной из подсистем ИИСВВТ. Комиссия осуществляет права и несет обязанности собственника в отношении данной подсистемы. Секретариат координирует создание, обеспечение функционирования и развития подсистемы ЕОИС, доверяет ведение системы Уполномоченному оператору.

Взаимодействие на уровне: Участники ВТД – ЕОИС осуществляется с применением порталных технологий по широкому спектру вопросов.

Информационный оператор (далее - ИО) – это организация, уполномоченная осуществлять информационное взаимодействие при представлении сведений в электронной форме контролирующим государственным органам государств-членов Таможенного союза с использованием сетей Интернет.

Большое количество преимуществ от создания такого института получают и участники ВТД и контролирующие органы. Полный список преимуществ приведен в отчете о котором говорилось выше.

Далее приводится пример того, как эта модель могла быть применена на практике.

Частная модель (рис.2.) отражает специфику использования механизмов частно-государственного партнерства при совершении таможенных операций и контроле товаров на железнодорожном транспорте. Организация взаимодействия в системе ЕОИС осуществляется с ОАО «Российские железные дороги», через единого общероссийского таможенного представителя ООО «Таможенно-Брокерский Центр» (далее ТБЦ).

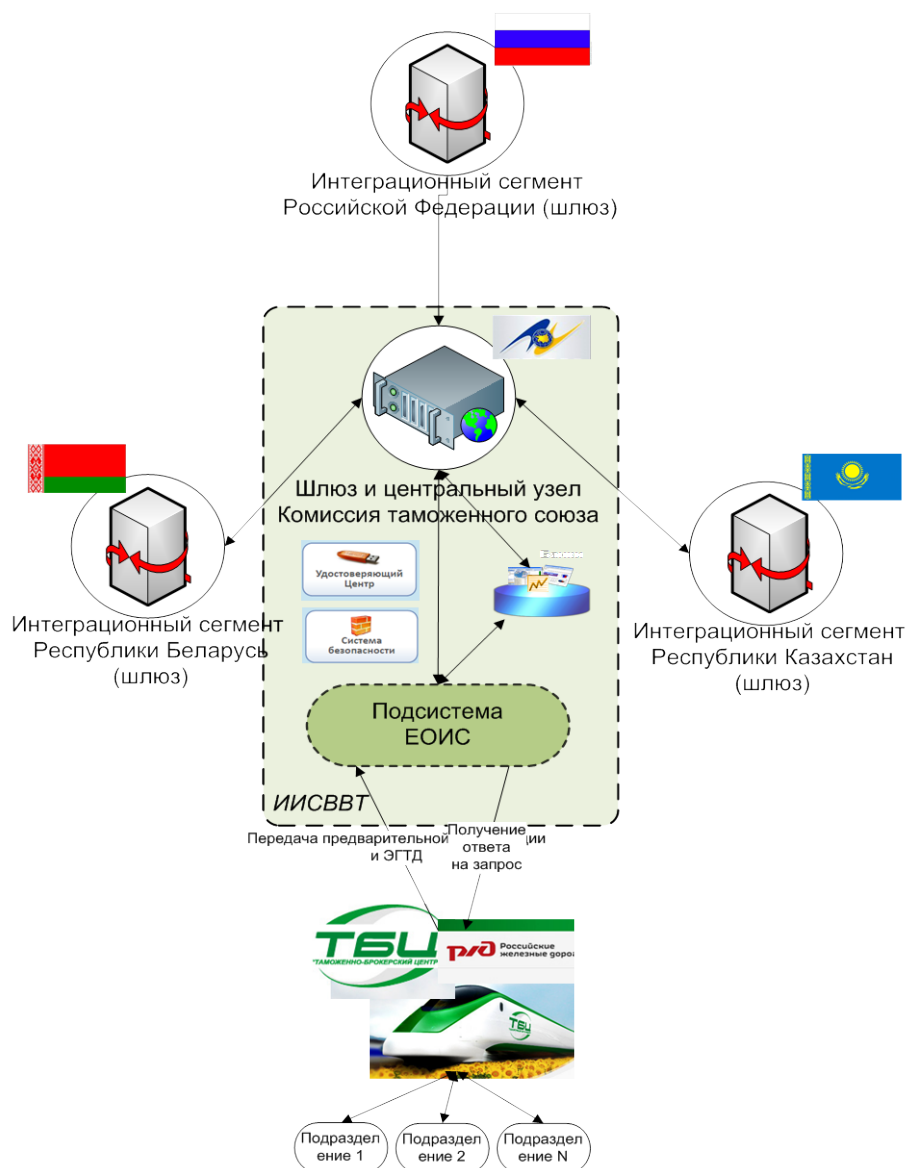


Рис. 2. Модель взаимодействия ОАО «Российские железные дороги» и уполномоченных государственных органов в информационной подсистеме «Единое окно»

В этом случае ТБЦ выступает в качестве информационного оператора, который имеет возможности сбора и подачи агрегированной предварительной информации по всем партиям товаров находящихся в составе поезда следующего в сторону таможенной границы Таможенного союза.

Информация имеет единую точку входа в систему ЕОИС и может быть использована не однократно, подана в различные уполномоченные государственные органы.

Модель реализует две основные функции ЕОИС:

1. Подача предварительной информации в таможенные органы;
2. Введенная предварительная информация может быть использована при подаче электронной декларации на товары и совершении процедуры таможенного транзита.

Данная модель позволит с одной стороны упростить взаимодействие РЖД с контролирующими государственными органами, с другой стороны ускорить перемещение товаров через таможенную границу Таможенного союза, притом,

что контролирующие органы будут получать всю необходимую информацию для осуществления своих функций.

Отмечу, что ТБЦ технически и организационно готов внедрять систему предварительного информирования повсеместно.

Вышесказанное позволяет сделать вывод о том, что применение предлагаемой модели с использованием института информационных операторов актуальна на сегодняшний день и может быть внедрена в практику работы контролирующих органов.

Для того, чтобы оценить объемы потенциального рынка, который возможно обслуживать механизмами «единого окна» на железнодорожном транспорте приведу некоторую статистику.

Данные статистики полученной в Секретариате Комиссии Таможенного союза (рис. 3.) показывают суммарный внешнеторговый оборот государств-членов Таможенного союза за 2004-2010 гг. Видно, что объемы внешней торговли государств-членов Таможенного союза растут год от года в среднем на 31% (не учитывая кризисный 2009 год).

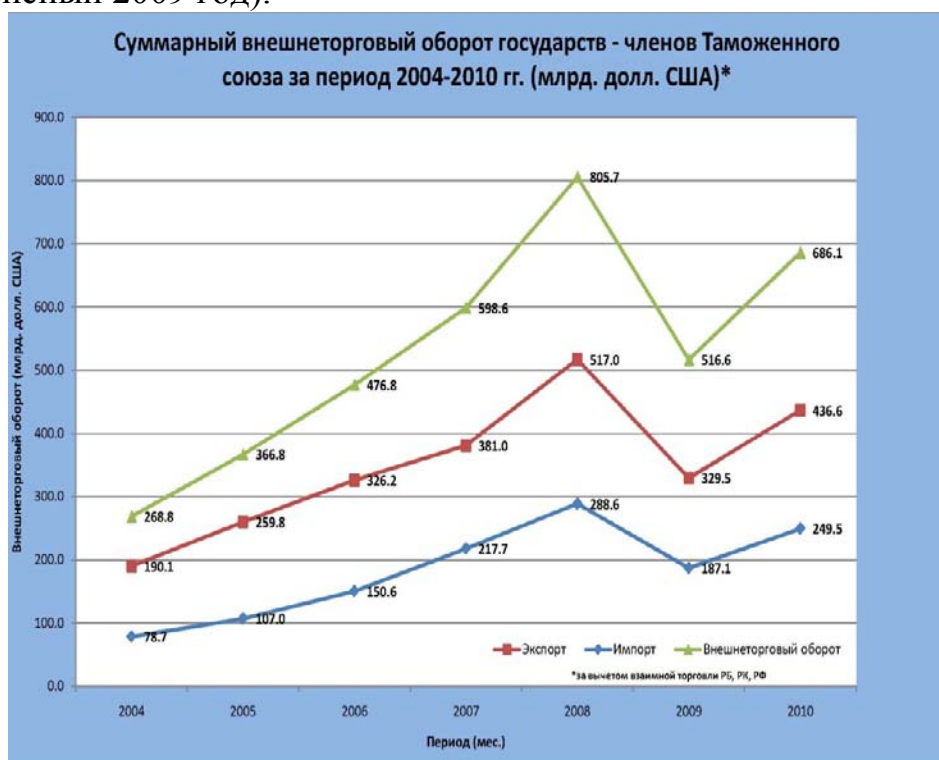


Рис. 3. Суммарный внешнеторговый оборот государств-членов Таможенного союза за период 2004-2010 гг. (млрд.долл. США)

В то время как темпы прироста количества субъектов ВЭД составляет 3-4% (не учитывая кризисный 2009 год) (рис. 4.). Прослеживается тенденция более высоких темпов прироста объема внешней торговли по сравнению с приростом количества субъектов ВЭД, что свидетельствует об укрупнении бизнеса, легализации внешнеторговых операций и других процессах. Прирост количества

субъектов ВЭД на 1% обеспечивает темп роста внешнеторгового оборота страны до 20% в год<sup>1</sup>.



Рис. 4. Количество участников ВЭД совершающие таможенные операции, по годам (данные записей БД «Мониторинг Анализ»).

По результатам расчетов, сделанных на основании записей в системе «Мониторинг анализ» о количестве оформленных деклараций на товары (рис.5.), используя тот же метод, что при анализе взаимосвязи между внешнеторговым оборотом и количеством субъектов ВЭД, можно предположить, что прирост количества деклараций на товары (далее – ДТ) на 1% обеспечивает рост внешнеторгового оборота страны до 7% в год. Метод обратного подсчета - прирост внешнеторгового оборота на 10% обеспечивает прирост оформленных ДТ на 1,4% в год. Анализ также показывает, что рынок внешней торговли зависит от мирового кризиса: по итогам за 2009 год количество оформленных ДТ сократилось на 25%, в то время как объем внешней торговли снизился на 37%.

<sup>1</sup> То есть, приращение количества субъектов ВЭД на 10% ( $13.2+10\%=14.52$ ) может привести к росту внешнеторгового оборота на 10%:  $44+10\%=48.4\%$



Рис. 5. Количество декларации на товары, по годам (данные записей БД «Мониторинг Анализ»).

На рисунке 6 представлено распределение внешнеторговых перевозок между видами транспорта в %<sup>2</sup>.

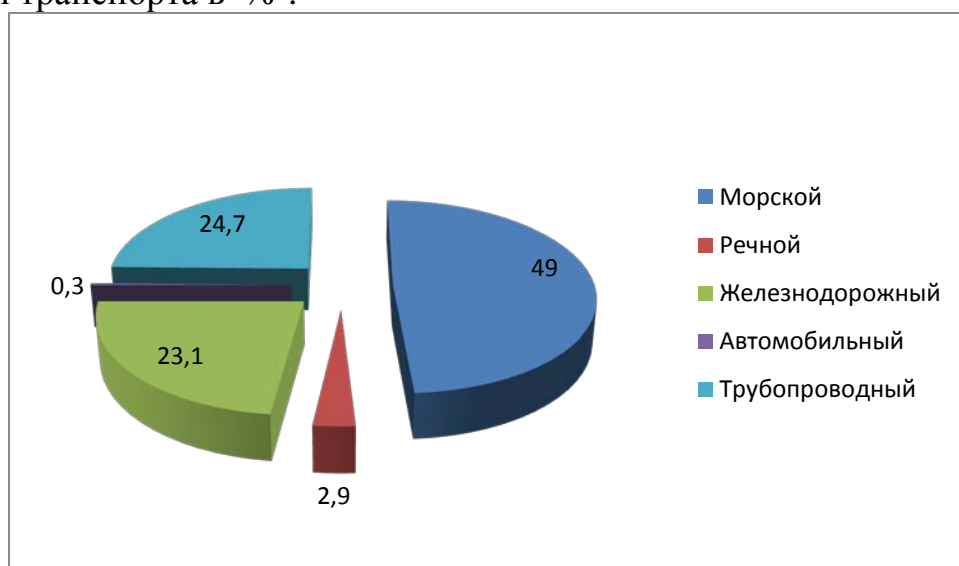


Рис. 6. Распределение внешнеторговых перевозок между видами транспорта, %

<sup>2</sup> Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006.



Как видно из диаграммы, ведущими видами транспорта во внешнеторговых перевозках являются морской, железнодорожный и трубопроводный.

Железнодорожный транспорт в общем объеме занимает более 20 %.

Таким образом, можно сделать вывод, что развитие механизмов «единого окна» и государственно-частного сотрудничества на железнодорожном транспорте с ОАО «РЖД» позволит охватить более 20% внешнеторговых поставок товара, а это более 800 000 деклараций на товары в год .

Упрощение порядка и ускорение перемещения товаров через таможенную границу приведет к увеличению количества участников ВЭД, что в свою очередь приведет к росту внешнеторгового оборота.

Внедрение указанных механизмов на таможенной территории Таможенного союза трудная задача, которая требует изменений скорее не на программном и техническом уровне, а на уровне самих подходов к осуществлению взаимодействия между бизнесом и государственными органами. Предстоит сломать существующую долгое время идеологию предоставления сведений в государственные органы и перенаправить потоки информации в «Единое окно», что согласитесь не так-то просто.

Страны, где механизмы «Единого окна» уже доказали свою эффективность прошли долгий путь (5-10 лет) от концепции «Единого окна» на бумаге, до реализации ее на практике. Перед государственными органами государств-членов Таможенного союза стоит более амбициозная задача: реализовать данные механизмы за 2-3 года. Поэтому уже сейчас необходимо проводить ряд исследований направленных на выработку подходов реализации механизмов «Единого окна» на таможенной территории Таможенного союза.

«Единое окно» - инструмент не только для государственных органов, это инструмент, прежде всего, для бизнес-сообщества. Поэтому, на мой взгляд, это тот случай, когда бизнес-сообществу необходимо активно включиться в работу по его обсуждению, реализации и внедрению.