

УДК 338

**К НЕКОТОРЫМ ПРОБЛЕМНЫМ ВОПРОСАМ  
ПРИМЕНЕНИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО  
ИНФОРМИРОВАНИЯ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ****Кулешов А.В., Борисова Е.М., Матвеева Н.В.,  
Кириллова Д.А.***Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал  
Российской таможенной академии***SOME PROBLEMATIC ISSUES  
IN THE APPLICATION OF ADVANCE INFORMATION  
IN MARITIME TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION****Kuleshov A.V., Borisova E.M., Matveeva N.V., Kirillova D.A.***St. Petersburg named after V. B. Bobkov branch of the Russian Customs Academy***Аннотация**

В статье рассматриваются некоторые проблемы при применении предварительного информирования, связанные с функционированием КПС «Портал «Морской порт», в частности, проблему взаимодействия таможенных органов с иными ГКО в части проведения различных видов государственного контроля, что замедляет процесс принятия решений и снижает эффективность применения технологии предварительного информирования на морском транспорте.

**Ключевые слова:** предварительное информирование, морской транспорт, коносамент, система управления рисками, КПС «Морской порт», государственные контролирующие органы.

**Abstract**

In the article the authors consider some problems in the application of preliminary information, related to the functioning of the CPS «Portal «Seaport», in particular, the problem of interaction of customs authorities with other GSCs in terms of various types of state control, which slows down the decision-making process and reduces the efficiency of the application of advance information technology in maritime transport.

**Keywords:** preliminary information, maritime transport, bill of lading, risk management system, KPS «Portal» Seaport», state control bodies.

В основу создания системы предварительного информирования положены Рамочные стандарты безопасности (SAFE, Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade) Всемирной таможенной организации (далее – ВТамО), которые включают такие основные направления, как взаимодействие между таможенными администрациями на основе соглашения; взаимодействие между таможенными органами государств и участниками ВЭД на основе партнерских соглашений; взаимодействие, сотрудничество, а также обмен необходимой информацией, которое происходит между таможенными органами и иными государственными учреждениями[1, 2].

Применение технологии предварительного информирования имеет международное правовое обоснование, подкрепленное наднациональным и национальным законодательством, которое обеспечивает системное и прозрачное применение технологии, определяет цели ее использования в

обеспечении безопасности и ускорение таможенного контроля, устанавливает объекты применения технологии – сведения о товаре и транспортных средствах, а также ее практическое применение в системе таможенного контроля.

Мы предлагаем подробнее рассмотреть некоторые проблемы, возникающие в этой связи на разных этапах применения предварительного информирования.

Предварительная информация передается посредством сети интернет через КПС «Портал «Морской порт». Для начала работы в КПС «Портал «Морской порт» любое участвующее в процессе лицо должно пройти регистрацию. После этого происходит работа в самом программном средстве.

Одной из основных проблем, на наш взгляд, является взаимодействие таможенных органов с органами государственного контроля в рамках КПС «Портал «Морской порт», которые не используют данный портал и соответственно не осуществляют

надлежащие взаимодействие с ДЛТО. В результате использование программного средства в качестве одного из элементов механизма «единого окна» в настоящее время невозможно. Данная проблема связана с низкой степенью готовности КПС «Портал «Морской порт» и программных средств иных государственных контролирующих органов. Хотя со многими контролирующими органами разработаны технологические карты межведомственного взаимодействия, например, с Россельхознадзором или Роспотребнадзором, которые, конечно же ускоряют технологический процесс по предварительному информированию, однако тем не менее некоторые сведения заносятся вручную (например, наименование предприятия и др.), на что система управления рисками иных ГКО может не сработать, а следовательно, приходится запрашивать сведения повторно, что требует времени.

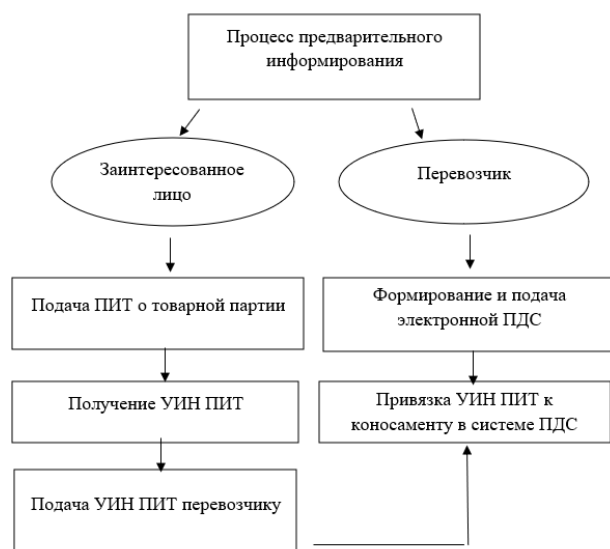


Рис. 1. Алгоритм взаимодействия при предварительной информировании на морском транспорте

Такая неслаженность во взаимодействии таможенных органов и ГКО в части осуществления пограничного, ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-карантинного контроля, связана с тем, что КПС «Портал «Морской порт» разрабатывался по инициативе ФТС России, и при создании данного программного продукта учитывались только технологические процессы работы таможенного поста, поэтому в существующей версии КПС «Портал Морской

порт» ни органы Роспотребнадзора, ни Россельхознадзора не участвуют в принятии решений о проведении государственного контроля. Так, например, должностные лица Россельхознадзора, проводящие карантинный фитосанитарный контроль, используют КПС «Портал Морской порт» без усиленной квалифицированной электронной подписи. В результате должностные лица таможенных органов вынуждены дублировать отметки о необходимости проведения контроля на бумажных документах, а участники ВЭД – передавать документ из одного контрольного органа в другой, что несомненно сказывается на взаимодействии ГКО и ТО, ТО и участников ВЭД.

Представляется целесообразным затронуть ещё одну проблемную сторону – действующие законодательные акты в части терминологии организации и проведения таможенного и иных видов государственного контроля на таможенной границе ЕАЭС, что также отрицательно сказывается на применении системы предварительного информирования. В настоящее время понятийный аппарат, используемый в законодательных актах и программных средствах, отличается.

Важно различать ПИТ как предварительная информация о товарной партии, которая в программном средстве не идентифицирована, и предварительный и окончательный ПДС (пакет документов на судно). Здесь нужно остановиться подробнее. И ПИТ, и ПДС представляют собой виды предварительной информации в зависимости от субъекта информирования.

В свою очередь, подача ПИ может осуществляться отправителем, получателем, перевозчиком, таможенным представителем или другими заинтересованными лицами

вне зависимости от того, где они находятся [3]. На рис. 1 видно, что ПИТ зависит от данных, поданных заинтересованными лицами, а ПДС от данных перевозчика [4].

Участники ВЭД формируют и подают предварительную информацию, а также оформляют дополнительные разрешительные документы для товаров, попадающих под иные виды контроля, затем после подачи ПИТ, ЦИИТУ присваивает уникальный идентификационный номер (УИН), который передается перевозчику. Перевозчик,

сформировав ПДС привязывает полученные от участника ВЭД УИН ПИТ, проводя форматно-логический контроль и подписывая пакет документов электронной подписью отправляет в таможенный орган. Таким образом, таможенные органы владеют информацией о ввозимом товаре до его фактического ввоза за 6 часов до планируемого времени захода судна в первый порт государства-члена ЕАЭС [3].

Однако по результатам предварительного информирования можно видеть, что в сведениях, подаваемых перевозчиками (ПДС), имеется недостаток информации о товарах, которая доступна исключительно владельцам импортируемой продукции. Эта проблема вытекает из-за отсутствия владельца товара подавать расширенную ПИ в отношении всей ввозимой продукции на территорию Российской Федерации.

В дополнение актуальной проблемой, препятствующей увеличению интереса бизнес-сообщества к технологии, является отсутствие обязанности со стороны ГКО использовать поданную ПИ в последующем процессе таможенного оформления, фактически поданная информация используется

единожды в порту, и не применима даже в случае предварительного декларирования, ресурсные затраты заинтересованных лиц превышают полезность технологии. Так, например, для связки всех документов к одному коносаменту у морского перевозчика уходит 14 часов рабочего времени [5]. В дополнении, происходит двойная подача ПИ в форме предварительной и окончательной ПДС, что приводит к двойной подаче имеющихся сведений у морского перевозчика.

Таким образом, подводя итог, можно сказать, что пока на сегодняшний день система предварительного информирования в недостаточной степени соответствует Рамочным стандартам безопасности ВТамО. Программные средства в морских пунктах пропуска имеют свою специфику. Как показала практика, необходимо создание специального программного средства в морских пунктах пропуска, который позволит ускорить все происходящие процессы, интегрировать всех участников на одной платформе, реализуя таким образом принцип «единого окна».

### Список литературы

1. Сорокин В.В. Использование рамочных стандартов безопасности в целях обеспечения безопасности и облегчения мировой торговли // Бюллетень инновационных технологий. 2018. №4 (8). С. 12-16.
2. Полякова А.А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю. Перспективы внедрения автоматизированной системы мониторинга контейнерных перевозок // Бюллетень инновационных технологий. – 2017. – Т. 1. – № 3(3). – С. 34-41. – EDN ZGPNKZ.

3. Афонин П.Н., Хрунова А.Л. Предварительное информирование таможенных органов // Экономические отношения. 2017. Т.7. № 1. С. 111-118.

4. Никишова А.С. Анализ практики применения технологии предварительного информирования на морском транспорте. ВКР. СПб: Санкт-Петербургский ф-л РТА, 2019 г. - 91 с.

5. Июль близко: что ждет морских перевозчиков с приходом эры предварительного информирования? [Электронный ресурс] URL: провэд-медиа.рф

Поступила в редакцию 20.08.2022

### Сведения об авторах:

*Кулешов Александр Викторович* – заведующий кафедрой таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат технических наук, доцент, e-mail: a.v.kulechov@yandex.ru

*Борисова Елена Михайловна* – доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: skorodumshik@mail.ru

*Матвеева Наталья Васильевна* – доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: natmatv1107@mail.ru

*Кириллова Дарья Аркадьевна* – старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: kiridaria@yandex.ru