

УДК 338.242.2

О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ТАМОЖЕННОГО И ИНЫХ ВИДОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ В МОРСКИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА

Куроптев Н.Б.

*Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал
Российской таможенной академии*

ON THE IMPROVEMENT OF CUSTOMS AND OTHER TYPES OF STATE CONTROL AT SEA CHECKPOINTS

Kuroptev N.B.

St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy

Аннотация

В статье рассмотрены современные направления совершенствования взаимодействия Федеральной таможенной службы РФ и иных государственных контролирующих органов при осуществлении таможенного и иных видов государственного контроля в морских пунктах пропуска. В статье автор рассматривает вопросы взаимодействия ФТС РФ с Россельхознадзором, Роспотребнадзором в рамках функционирования КПС «Морской порт» и КПС «Совершение операций».

Ключевые слова: таможенный контроль, морской пункт пропуска, иные виды государственного контроля, таможенные операции.

Abstract

The article considers modern directions for improving the interaction of the Federal Customs Service of the Russian Federation and other state regulatory authorities in the implementation of customs and other types of state control at sea checkpoints. In the article, the author examines the issues of interaction between the Federal Customs Service of the Russian Federation with the Rosselkhoz nadzor, Rospotrebnadzor within the framework of the functioning of the KPS "Seaport" and KPS "Transactions".

Keywords: customs control, maritime checkpoint, other types of state control, customs operations.

Ссылка для цитирования: Куроптев Н.Б. О совершенствовании таможенного и иных видов государственного контроля в морских пунктах пропуска // Бюллетень инновационных технологий. – 2024. – Т. 8. – № 3 (31). – С. 27-31. – EDN FELTKY.

На данный момент существует достаточное количество проблем в части осуществления таможенного и иных видов государственного контроля, особенно в части взаимодействия государственных контролирующих органов [1, 2]. Именно громоздкие и зачастую не согласованные и дублирующие друг друга процедуры государственного контроля сегодня являются основной причиной низкого качества портового обслуживания и низкой эффективности работы отечественных портов по сравнению с зарубежными портами [3].

В части повышения эффективности взаимодействия ФТС РФ с иными контролирующими органами и для устранения дублирования подачи документов участниками внешнеэкономической деятельности, целесообразно совершенствовать систему межведомственного электронного взаимодействия между ФТС и Россельхознадзором

[4]. Согласно Постановлению Правительства РФ от 12 мая 2017 г. № 561 «О реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности», на территории РФ действует механизм «единое окно», благодаря которому участники ВЭД могут предоставлять информацию, необходимую для выполнения всех требований законов об импорте и экспорте, в единую структуру. На данный момент этот механизм не соблюдается, т.к. участникам ВЭД приходится подавать документы в АИС Аргус, а перевозчик загружает документы в КПС «Морской порт», откуда они попадают в КПС «Совершение операций». АИС «Аргус» не взаимодействует с КПС «Морской порт», а с КПС «Совершение операций» взаимодействует с техническими ошибками [5].

Необходимо внедрить возможность подачи документов и участником ВЭД, и перевозчиком только в КПС «Морской порт», чтобы в полной мере соблюдать принцип единого окна. Для этого необходимо наладить взаимодействие трех программных средств, которые используются на данный момент тремя сторонами, принимающими участие в оформлении судов, прибываю-

строки с декларацией на товары с этими документами высвечивался знак «!»..

После того, как Россельхознадзор проведет контроль, то заключительные документы будут также загружены в АИС «АРГУС», откуда автоматически попадут в КПС «Совершение операций». При этом в графе с документами пропадет знак «!», а сама графа будет подсвечена желтым цветом,

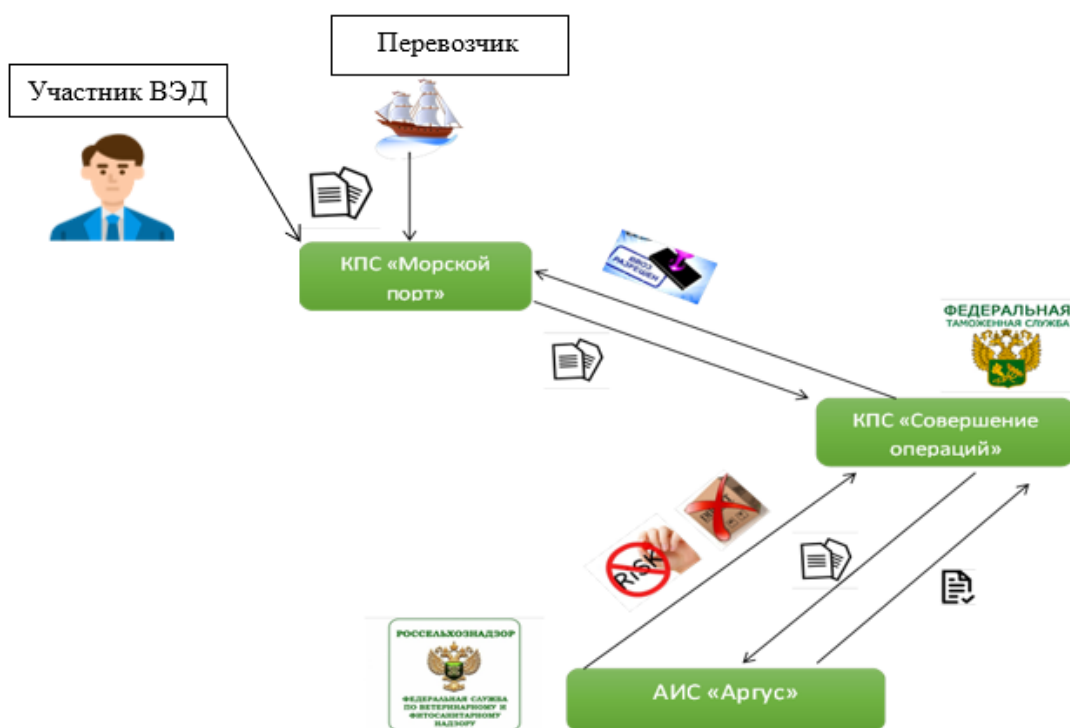


Рис. 1. Схема взаимодействия КПС «Морской порт», КПС «Совершение операций», АИС «Аргус»

щих на границу в морские пункты пропуска. Схема взаимодействия должна выглядеть следующим образом (см. рис 1).

Участник ВЭД и перевозчик загружают документы в КПС «Морской порт». Далее они автоматически попадают в КПС «Совершение операций». Если товар попадает в перечень подконтрольных товаров, утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 317, либо если Россельхознадзор ввел запреты или ограничения на товары, которые не входят в этот перечень, однако по каким-то причинам тоже должны быть подвержены контролю, то все необходимые для проведения ветеринарного и фитосанитарного контроля документы автоматически попадают из КПС «Совершение операций» в АИС «АРГУС», а в КПС «Совершение операций» напротив

благодаря чему должностное лицо таможенных органов (далее – ДЛТО) сразу обратит внимание на то, что ответ пришел и сможет оперативно принять решение о выпуске товара.

Также необходимо усовершенствовать систему взаимодействия ФТС и Роспотребнадзора. Можно предложить разработать программное средство, которое мог бы использовать Роспотребнадзор и которое взаимодействовало бы с КПС «Совершение операций». Схема работы выглядит следующим образом.

Роспотребнадзор вносит в программное средство всю информацию о введенных им запретах и ограничениях на ввоз подконтрольной продукции, а также запретах и ограничениях, вводимых другими государствами - членами ЕАЭС. Роспотребнадзор

вносит товар по коду ТН ВЭД. Эта информация попадает в КПС «Совершение операций», и в случае прибытия таких товаров на границу в пункт пропуска данные товары в декларации выделяются красным цветом, что сигнализирует ДЛТО о том, что необходимо провести документарный санитарно-карантинный контроль.

Если в ходе контроля выявляется опасная продукция, то ДЛТО вносит информацию об обнаружении такой продукции в КПС «Совершение операций», откуда она автоматически попадает в программное средство Роспотребнадзора и выделяется красным цветом.

Это поможет ДЛТО оперативнее осуществить все необходимые действия в отно-

этого можно предложить внедрить процедуру быстрой разгрузки тем участникам ВЭД, которые подали достоверную предварительную информацию. Подача предварительной информации осуществляется по следующей схеме. Перевозчик или уполномоченный таможенный оператор предоставляет декларанту всю информацию, а также товаросопроводительные документы. Декларант, получив эту информацию, заполняет документ ПИ и посредством электронного представления сведений ФТС отправляет ее на сервер Центрального информационно-технического таможенного управления ФТС не позднее чем за 6 часов до захода судна в порт прибытия. Сервер обрабатывает предоставленные сведения

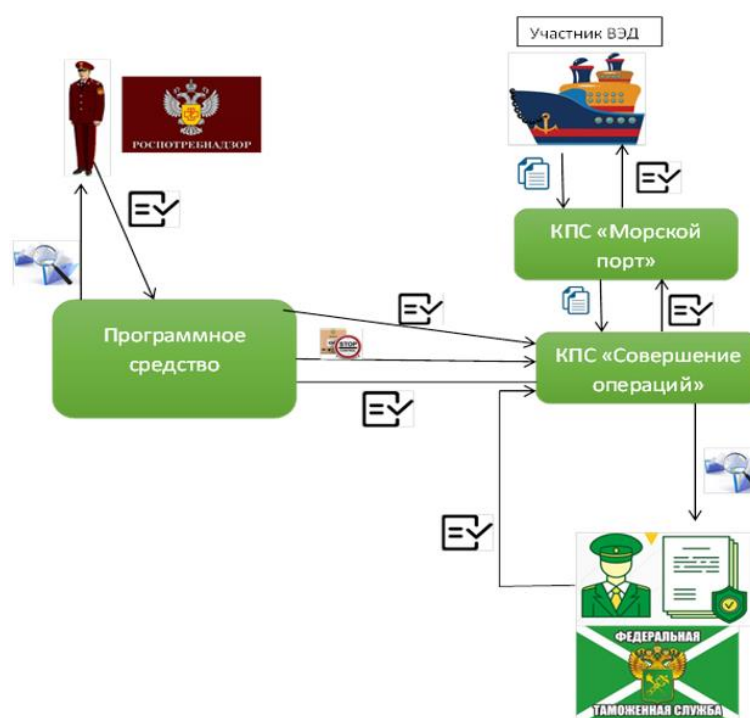


Рис. 2. Схема взаимодействия Роспотребнадзора и ФТС РФ

шении данных товаров, а также предотвратит вероятность попадания опасной продукции на территорию РФ путем исключения совершения ошибки в результате человеческого фактора. Заключение насчет продукции Роспотребнадзор также загружает в свое программное средство, откуда оно автоматически попадает в КПС «Совершение операций». Схематическое изображение данного процесса можно увидеть на рис. 2.

Еще одним предложением по совершенствованию таможенного контроля в пунктах пропуска будет обеспечение заинтересованности участника ВЭД в подаче достоверной предварительной информации. Для

и проводит форматно-логистический контроль.

Если контроль прошел успешно, то декларанту присваивается уникальный идентификатор предварительных сведений, который формируется в виде штрих-кода. При прибытии на таможенный пост, документ со штрих-кодом предъявляется ДЛТО, которое его считывает и впоследствии получает всю информацию о прибывших товарах из сервера ЦИТТУ ФТС. После этого ДЛТО начинает осуществлять таможенное оформление и проводить таможенный контроль.

Так, к моменту прибытия судна в пункт пропуска, у причала уже будет стоять

необходимое оборудование для разгрузки судна. Если на судне будут находиться товары, которые должны быть подвергнуты иным видам государственного контроля, то органы, уполномоченные на проведение этих видов контроля будут заранее уведомлены об этом, что сократит время проведения контроля, т.к. заранее будут выполнены все подготовительные мероприятия.

Таким образом, подача достоверной предварительной информации значительно сократит временные затраты декларанта, т.к. ему не нужно будет тратить время на ожидание подготовки оборудования для проведения различных видов контроля, прибытия уполномоченных специалистов, перемещения контейнеров по площадке [6].

Для многих участников ВЭД время – это решающий фактор, т.к. часто из-за долгого оформления товаров в пункте пропуска нарушаются сроки доставки товара, из-за чего участник ВЭД несет денежные потери [7]. Поэтому данное предложение должно в разы увеличить количество поданной достоверной предварительной информации и помочь облегчить работу ДЛТО.

Существующая на сегодняшний день система предварительного информирования имеет свою специфику. Как показала практика, необходимо создание специального программного средства в морских пунктах пропуска, которое позволит ускорить все происходящие процессы, интегрировать всех участников на одной платформе, реализуя таким образом принцип «единого окна» [8].

Для того, чтобы предложенные автором механизмы совершенствования взаимодействия государственных органов в морских пунктах пропуска применялись эффективно, можно предложить внедрить единое электронное информационное пространство, с помощью которого взаимодействовали бы все государственные органы.

Пример применения такого единого электронного информационного пространства можно увидеть в таможенных органах Сингапура. В 1989 году в стране заработала система TradeNet, которая в усовершенствованном виде работает и в настоящее время. С помощью вышеуказанной системы участник ВЭД имеет возможность подавать документы на рассмотрение во все нужные ведомства в электронном виде через единое окно. Рассмотрение заявки занимает приблизительно 10 минут, после чего участник ВЭД получает ответ с разрешением

либо запретом на ввоз товаров. Благодаря данной системе за год в стране обрабатывается около 9 000 000 заявок, а таможенно Сингапура, по оценке Всемирного банка, считают самой быстрой и эффективной в мире [9].

Создание такого единого информационного пространства в РФ будет значительным шагом на пути к созданию интеллектуального пункта пропуска в морском порту.

Предлагаемая электронная информационная среда будет платной для участника ВЭД, но сумма за пользование данным сервисом будет относительно небольшая. С одной стороны, минимальная плата за использование данной средой не будет обременительной для участников ВЭД, однако значительно пополнит бюджет государства за счет количества пользователей и может быть направлена на дальнейшее совершенствование самой среды.

Так, с помощью электронной формы участник ВЭД подает заявку на получение разрешения на ввоз товаров на территорию РФ. В заявке он указывает пункт пропуска, в который планирует зайти, таможенную процедуру, под которую помещает товар (импорт, транзит, временный ввоз и т.д.), тип упаковки (контейнер, ящик), а также прикрепляет саму декларацию и все необходимые документы.

Далее данная система будет проводить интеллектуальную маршрутизацию, автоматически определяя последовательность действий для данной заявки и переправляя ее в соответствующие органы для обработки. Более того, система будет автоматически проверять правильность кода ТН ВЭД, расчет таможенных платежей и пошлин, применение льгот и преференций, а также необходимость проведения иных видов государственного контроля, т.к. в системе будут указаны все риски, перечень товаров, подлежащих контролю и т.д.

Если декларация заполнена верно и все документы корректны, то участник получает ссылку на оплату таможенных платежей и пошлин напрямую через банк. После совершения оплаты, у ДЛТО в программе появляется отметка, что платеж прошел успешно.

Далее ДЛТО отправляет участнику ВЭД уведомление, что ввоз разрешен. Так как всё таможенное оформление происходило до прибытия судна в порт, то после прибытия участник ВЭД просто показывает уведомление, что ввоз разрешен, и выгрузка

его товаров начинается сразу. Если для выгрузки необходима специальная техника, то она уже будет находиться на причале, также заранее будет подготовлено место на складе. Если товары подлежат дополнительному контролю, то представители государственных органов будут на месте к моменту прибытия судна.

Если декларация заполнена неверно, не хватает документов либо какое-то из ведомств запрашивает дополнительные документы, то они отправляют запрос на предоставление информации/документов, либо ДЛТО указывает в каких графах декларации допущены ошибки.

Список литературы

1. Афонин Д.Н., Кулешов А.В. Запреты и ограничения внешнеторговой деятельности: Учебник. – Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью "Издательский центр "Интермедия", 2021. – 152 с. – ISBN 978-5-4383-0234-6.

2. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Поль-Мари А.Л., Билик В.В. Государственный контроль таможенными органами в пунктах пропуска: Учебник. – Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью "Издательский дом "Троицкий мост", 2014. – 336 с. – ISBN 978-5-4377-0031-0. – EDN THTJMD.

3. Коробкова М.Н. Основные направления совершенствования государственного контроля в морских портах в целях повышения качества портовых услуг // Логистика: современные тенденции развития. Материалы XVIII Международной научно-практической конференции. – 2019. – Часть 1. – С. 255-261.

4. Афонин, Д. Н. Цифровые технологии в системе прослеживаемости товаров при таможенном контроле // Цифровые технологии и право: Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции. В 6-ти томах, Казань, 23 сентября 2022 года. Том 1. – Казань: Издательство "Познание", 2022. – С. 30-34. – EDN TWPFAP.

5. Афонин Д.Н. Контроль таможенными органами России за соблюдением запретов и ограничений внешней торговли в области санитарных и

фитосанитарных мер: перспективы, проблемы и их решение // Таможенные чтения – 2020. Стратегия развития 2030: Вызовы времени. Наука и инновации: Сборник материалов Международной научно-практической конференции. В 2-х т., Санкт-Петербург, 23–27 ноября 2020 года. Том I. – Санкт-Петербург: РИО Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии, 2020. – С. 17-21. – EDN TFTODA.

6. 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.

7. Полякова А.А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю. Анализ эффективности таможенной логистики при контейнерных перевозках // Бюллетень инновационных технологий. – 2017. – Т. 1, № 2(2). – С. 8-13. – EDN YPLYUZ.

8. Кулешов А.В., Борисова Е.М., Матвеева Н.В., Кириллова Д.А. К некоторым проблемным вопросам применения предварительного информирования на морском транспорте в Российской Федерации // Бюллетень инновационных технологий. – 2022. – № 4 (24). – С. 21-23.

9. Афонин Д.Н. Пути совершенствования системы управления рисками в практике осуществления отдельных видов государственного контроля таможенными органами // Бюллетень инновационных технологий. – 2018. – Т. 2, № 4(8). – С. 5-7. – EDN YNUHCH.

Поступила в редакцию 22.07.2024

Сведения об авторе:

Куроптев Никита Борисович – декан факультета таможенного дела, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: nkuroptev@yandex.ru

