

АПС «Пункт пропуска» как основной элемент развития морского пункта пропуска (на примере порта Новороссийск)

Т. В. Головань

Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, г. Новороссийск
E-mail: GolovanTatyanaV@gmail.com

Аннотация. Первостепенными задачами в сфере транспорта стоят увеличение грузооборота пункта пропуска, а также увеличение его конкурентоспособности, что может быть достигнуто, во-первых, сокращением времени проведения контрольных мероприятий, и, во-вторых, использованием современных информационных технологий и систем. Такой информационной технологией в морском пункте пропуска стала АПС «Пункт пропуска», внедрение которой позволило сократить средний срок нахождения товаров в морском порту, к примеру, в Новороссийске, почти до трех суток. Однако, существуют определенные недоработки в АПС «Пункт пропуска», которые детально рассмотрены автором в сравнении с ранее действовавшей КПС «Портал Морской порт», и предложены способы их устранения.

Ключевые слова: информационные технологии; морской порт; таможенные органы; суда заграничного плавания; таможенное оформление; КПС «Портал Морской порт»; АПС «Пункт пропуска»

I. ПРИЧИНЫ ВНЕДРЕНИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА И СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МОРСКОЙ ПУНКТ ПРОПУСКА

Эффективность внешнеэкономической деятельности России в целом зависит от множества факторов, значимыми из которых являются уровень развития системы пропускных пунктов через государственную границу и наличие развитой транспортной инфраструктуры в этих пунктах пропуска. В особенности необходимо выделить морские пункты пропуска, поскольку более чем 70 % мировой торговли приходится на долю морского транспорта. Первостепенными задачами в сфере транспорта стоят увеличение грузооборота пункта пропуска, а также увеличение его конкурентоспособности, что может быть достигнуто, во-первых, сокращением времени проведения контрольных мероприятий в пунктах пропуска, и, во-вторых, использованием современных информационных технологий и систем.

Так, согласно Стратегии развития таможенной службы РФ до 2030 года одними из основных ориентиров являются [1]: цифровая трансформация технологий таможенного оформления и таможенного контроля до и после выпуска товаров с использованием методов искусственного интеллекта и обработки больших объемов данных; а также внедрение

технологий, обеспечивающих автоматическое совершение таможенных операций без участия должностных лиц в местах перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Также нельзя не отметить, что первый заместитель руководителя ФТС России Р.В. Давыдов в своем докладе «ФТС России создает будущий облик государственной границы. Интеллектуальный пункт пропуска» [2] делает основной акцент на использовании информационных систем в пунктах пропуска, в частности, и в морском.

Следует отметить, что государственный контроль в морском пункте пропуска подразумевает под собой определенные временные затраты, которые связаны с осуществлением контрольных действий, начиная с предоставления документов, заканчивая фактическим контролем грузов и принятием соответствующих решений. Участники внешнеэкономической деятельности, в свою очередь, заинтересованы в минимальных сроках не только совершения государственных контрольных мероприятий, но и в целом в сокращении времени нахождения груза в морском пункте пропуска. Ведь чем меньше часов товар находится на территории порта, тем меньше будет понесено издержек, тем больше порт будет являться привлекательным для потребителей. Более того, в таком случае возрастет не только грузооборот товаров, но и в целом, увеличится конкурентоспособность отечественного порта.

Иными словами, от деятельности таможенных и других контролирующих органов, от времени совершения государственного контроля во многом зависит привлекательность морских портов России. На данный момент время проведения контрольных мероприятий в морских пунктах пропуска сокращается с каждым годом благодаря: обязательному представлению предварительной информации, эксплуатации инспекционно-досмотровых комплексов, а также функционированию современных информационных систем и технологий.

II. ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АПС «ПУНКТ ПРОПУСКА»

Так, по информации, предоставленной Новороссийским центральным таможенным постом, оформляющим суда заграничного плавания в регионе деятельности ПАО «Новороссийского морского

торгового порта», использование АПС «Пункт пропуска» в качестве инструмента для развития электронного документооборота в морском пункте пропуска позволило обеспечить сокращение среднего срока нахождения товаров в морском порту до чуть более 3 суток в 2021 году (рис. 1), конечно, за исключением случаев хранения товаров по инициативе участников внешнеэкономической деятельности (в сравнении с ранее работающим КПС «Портал Морской порт» в 2019 году среднее время нахождения товаров в порту Новороссийск составляло 5 дней 10 часов, в 2020 году – 4 дня 7 часов) [3].



Рис. 1. Время нахождения товаров в порту Новороссийск

Отметим, что на данный момент пункт пропуска сегментирован по зонам ответственности служб и не функционирует как единая система: ни у одного из ведомств, которые функционируют в пункте пропуска, нет ни соответствующего объема полномочий, ни соответствующих информационных инструментов. Для оптимизации работы необходимо переходить к понятию пункта пропуска как единого организма – некоей экосистемы, создание которой подразумевает внедрение цифровых, информационных технологий не столько в узком смысле перехода на электронный безбумажный документооборот, а в более широком формате, предполагающем максимальную автоматизацию операций, совершаемых в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации [2].

Так, например, таможенные органы активно используют преимущества информационного взаимодействия, развивают применение безбумажного документооборота при совершении таможенных операций в пунктах пропуска, и добились в этой сфере определенных успехов. При этом анализ результатов такого развития в условиях пунктов пропуска показал, что без наличия современной инфраструктуры и специализированной информационной системы дальнейший эффект от цифровизации операций в значительной степени нивелируется. Следовательно, требуется не просто реконструкция пунктов пропуска на основе установленных стандартов, а изменение самих стандартов на основе сопряжения процессов применения информационных технологий, использования современных технических комплексов и их интеграции в единую систему.

Морской пункт пропуска представляет собой довольно сложный механизм, который требует организации согласованного и четко структурированного процесса взаимодействия, включающего в себя огромное количество участников (стивидорные

компании, агентские компании, экспедиторские компании, тальманские компании, сюрвейерские компании, администрация порта, пограничная служба в составе ФСБ России, Роспотребнадзор, Россельхознадзор и др.), а также документов и сведений (судовая роль, общая декларация, декларация о грузе, декларация о личных вещах экипажа, декларация о судовых припасах, коносамент и др.). Ни на одном виде транспорта, кроме морского, нет такого большого объема информации и документов, как и такого же большого количества участников. И для эффективного функционирования такого механизма требуется наличие у всех участников удобных инструментов, функционирующих в едином информационном пространстве.

В контексте выбранной тематики о применении современных информационных технологий в морском пункте пропуска, видится необходимым, рассмотреть из каких этапов состоит процесс оформления прибытия судна заграничания в порт [3]:

- до прибытия судна в порт судовой агент подаёт предварительную информацию минимум за 6 часов до прибытия судна в порт через программный продукт Fill-Bill;
- как только судно оказывается в акватории порта судовым агентом подаётся уведомление о прибытии судна в порт и проводится приходная государственная комиссия;
- оформляется разрешение таможенных органов на начало погрузо-разгрузочных операций (на данном этапе еще может быть временное хранение, декларирование и пр.);
- подаётся окончательный пакет документов в таможенный орган на убытие судна.

Так, с 27 сентября 2021 года приказом ФТС России от 7 июля 2021 г. № 578 «О вводе в эксплуатацию автоматизированной подсистемы таможенного оформления и таможенного контроля в пограничных пунктах пропуска» введен в промышленную эксплуатацию АПС «Пункт пропуска». Нельзя не упомянуть, что согласно приказу ФТС России от 8 июня 2016 года № 1140 во всех морских пунктах пропуска РФ с 2016 года был введен в обязательном порядке в эксплуатацию КПС «Портал Морской порт» [4]. Данную информационную систему неоднократно дорабатывали, вносили замечания и предложения по ее функционированию как сами инспектора таможенных постов фактического контроля, так и участники внешнеэкономической деятельности [5, 6].

Должностными лицами таможенных постов фактического контроля, находящихся в подчинении Новороссийской таможни, а именно инспекторами отдела таможенного оформления и таможенного контроля (ОТОиТК), осуществляются таможенные операции, связанные с прибытием и убытием судов заграничания в морской пункт пропуска, оформление временного ввоза и вывоза транспортных средств международной перевозки, осуществление иных видов

контроля, выдачи разрешения на погрузку товаров для убытия за пределы морского пункта пропуска и разрешения на выгрузку прибывших товаров.

Информационный обмен документами участников внешнеэкономической деятельности частично идет через внешнюю часть АПС «Пункт пропуска», а инспектор отдела таможенного оформления и таможенного контроля таможенного поста фактического контроля, работая в ведомственной подсистеме, осуществляет проверку представленной информации с применением СУР, и принимает предварительные решения не позднее 1 часа до прибытия судна, а в случае если время перехода между портами менее 6 часов, – в течение 10 минут до планируемого прибытия судна [7]. По результатам проверки поданной предварительной информации о приходе судна в порт судовым агентом, должностным лицом таможенного поста фактического контроля с использованием АПС «Пункт пропуска» в зависимости от наличия сведений в представленной информации может приниматься одно из предварительных решений. После чего осуществляется автоматическое информирование перевозчика, заинтересованных лиц и оператора морского терминала посредством АПС «Пункт пропуска» об окончательных решениях, принятых инспектором таможенного поста фактического контроля.

III. СРАВНЕНИЕ ФУНКЦИОНАЛА ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ АПС «ПУНКТ ПРОПУСКА» И КПС «ПОРТАЛ МОРСКОЙ ПОРТ»

Основываясь на практике осуществления отдельных видов государственного контроля, выполняемого таможенными органами в морских пунктах пропуска в регионе деятельности Новороссийской таможни, можно сделать вывод, что при введении в эксплуатацию АПС «Пункт пропуска» вместо КПС «Портал Морской порт» возникли трудности при переходе из одной информационной системы в другую. И проблема заключается не только в интерфейсе информационной технологии. Более того, инспектора таможенных постов фактического контроля, занимающиеся оформлением судов заграничного плавания в морских пунктах пропуска, и сами участники внешнеэкономической деятельности, отмечают, что существуют некоторые проблемные аспекты и недоработки в функционировании АПС «Пункт пропуска». Далее рассмотрим их более подробно.

С сентября 2021 года, как только был введен в эксплуатацию АПС «Пункт пропуска», таможенными постами фактического контроля совместно с Новороссийской таможней во взаимодействии с разработчиком программного продукта на постоянной основе проводилась работа, направленная на доработку

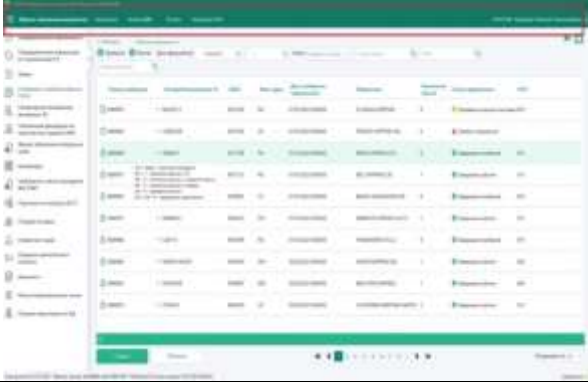

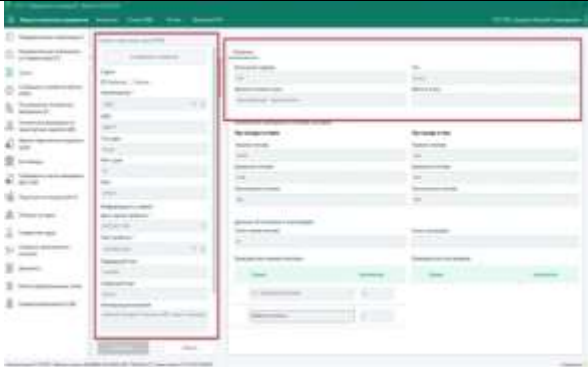

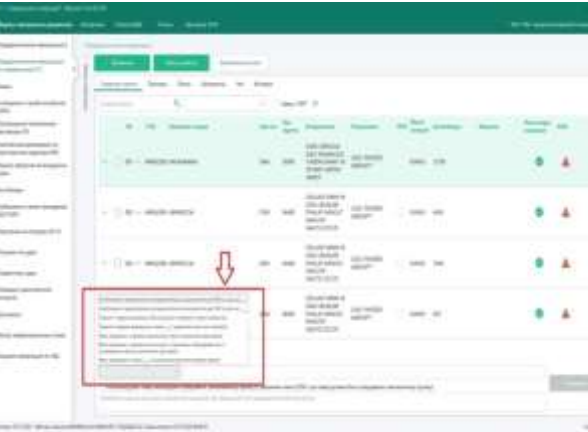

указанной информационной системы. На сегодняшний день практически 90 % доработок уже реализовано.

Вместе с тем часть функционала АПС «Пункт пропуска» требует доработок, которые остаются актуальными на сегодняшний день. Далее функционал АПС «Пункт пропуска» будет приведен в сравнении с КПС «Портал Морской порт» в таблице, который таможенные органы использовали ранее.

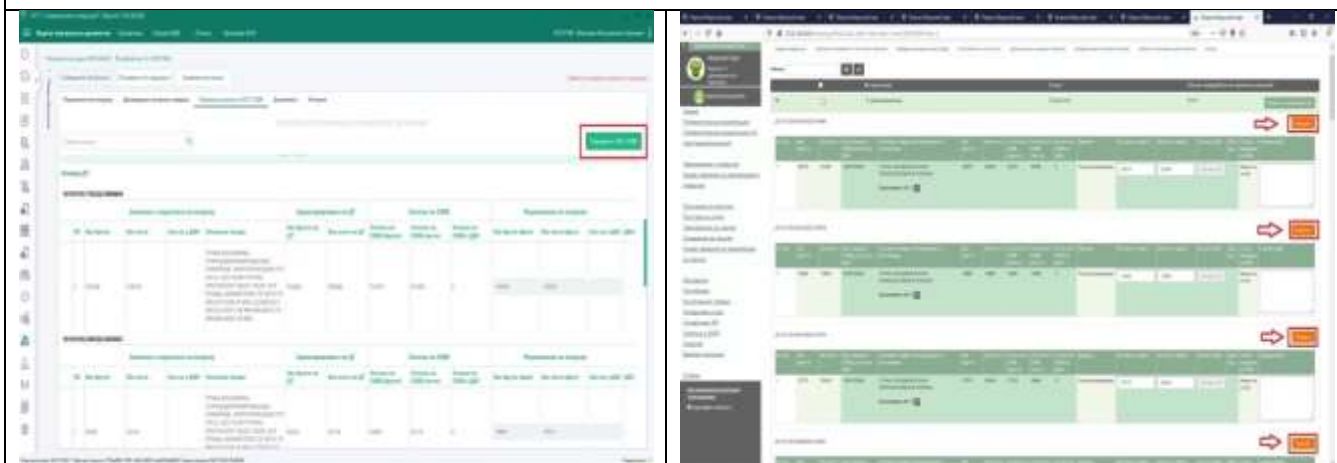
Как видно из таблицы, к недоработкам АПС «Пункт пропуска» относятся следующие:

- отсутствие возможности работать в нескольких вкладках: интерфейс АПС «Пункт пропуска» не позволяет инспектору ОТОиТК таможенного поста фактического контроля осуществлять работу в нескольких информационных вкладках одновременно, что влияет на время совершения таможенных операций. В КПС «Портал Морской порт» данная функция была реализована;
- отсутствует возможность уведомления администрации морского порта о принятом решении по форме контроля морского судна (документальный или фактический контроль). Так, в соответствии с приказом Министерства транспорта РФ от 22 декабря 2009 года № 247 «Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу РФ лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу РФ» [8], должностное лицо таможенного поста фактического контроля, осуществляющее оформление судна заграничного плавания, информирует о принятом решении по форме контроля морского судна (документальный или фактический контроль) администрацию морского порта. С помощью КПС «Портал Морской порт» инспектора таможенного поста могли осуществлять такое информирование. На данный момент в АПС «Пункт пропуска» такой функционал отсутствует;
- отсутствие возможности принятия решений об осуществлении двух и более видов контроля в отношении одной товарной партии. Функционал АПС «Пункт пропуска» не позволяет при прибытии на таможенную территорию ЕАЭС товаров, подлежащих иным видам контроля, принять решения об осуществлении двух и более видов контроля в отношении одной товарной партии (например – карантинно-фитосанитарный контроль и санитарно-карантинный контроль). В КПС «Портал Морской порт» данная функция реализована;

ТАБЛИЦА I. СРАВНЕНИЕ ФУНКЦИОНАЛА ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ КПС «ПОРТАЛ МОРСКОЙ ПОРТ» И АПС «ПУНКТ ПРОПУСКА»

Недоработка 1: Отсутствие возможности работать в нескольких вкладках	
АПС «Пункт пропуска»	КПС «Портал Морской порт»
	
Недоработка 2: Отсутствует возможность уведомления администрации морского порта о принятом решении по форме контроля морского судна	
	
Недоработка 3: Отсутствие возможности принятия решений об осуществлении двух и более видов контроля в отношении одной товарной партии	
	

Недоработка 4: Отсутствие возможности передачи в АПС «Система контроля за ввозом/вывозом» (СКВВ) информации о вывозе товаров по каждой декларации на товары отдельно



[Источник] составлено автором на основании информации, представленной Новороссийским центральным таможенным постом

- отсутствие возможности передачи в автоматизированное программное средство «Система контроля ввоза/вывоза» (АПС СКВВ) информации о вывозе товаров по каждой декларации на товары отдельно. В случае наличия в поручении на погрузку двух и более ДТ, отсутствует возможность передачи в АПС СКВВ информации о вывозе по каждой из ДТ. Данное обстоятельство имеет место в том случае, когда по каким-либо причинам погрузка по той или иной ДТ не была осуществлена. В КПС «Портал Морской порт» данная функция реализована. В таких случаях должностное лицо вынуждено передавать в АПС СКВВ информацию о вывозе по таким ДТ в количестве 0 кг, после чего аннулировать переданный вывоз, что противоречит положениям Решения Коллегии ЕЭК от 07.02.2018 года № 25 «О Порядке подтверждения таможенными органами государств-членов ЕАЭС фактического вывоза товаров с таможенной территории Союза» [9].

Также нельзя не сказать, что помимо проблемных вопросов, перечисленных выше, остается актуальной проблема «зависания» информационной системы АПС «Пункт пропуска».

После реализации перечисленных доработок АПС «Пункт пропуска» можно будет говорить о полноценной промышленной эксплуатации данной информационной системы. По прогнозам таможенных органов и разработчика АПС «Пункт пропуска» с учетом уже проделанного объема доработок, ожидаемое время полноценной эксплуатации АПС «Пункт пропуска» в морском пункте пропуска – в I квартале 2023 года.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, использование АПС «Пункт пропуска» государственными органами позволяет принимать решения о выпуске товаров и их пропуске

через государственную границу РФ до выгрузки товаров с борта судна, что значительно сокращает не только сроки совершения контрольных мероприятий, но и издержки участников внешнеэкономической деятельности, связанные с простоем контейнеров в морских портах, поскольку конкурентоспособность морских портов напрямую зависит от времени совершения контрольных мероприятий, которые могут осуществляться либо в пределах от максимальных сроков, установленных законодательством, до минимального времени, позволяющего обеспечить эффективность проводимых контрольных мероприятий.

Доработанная современная информационная технология такая как АПС «Пункт пропуска», связывая все этапы контроля и всех участников процесса международной морской перевозки в едином информационном пространстве, регулируя с помощью электронных сервисов трафик движения транспортных средств поможет создать наиболее сбалансированные схемы для перемещения товаров и транспортных средств через пункт пропуска, позволяя максимально оперативно осуществлять операции, не снижая при этом качество государственного контроля.

Дальнейшее развитие современных информационных технологий приведет к созданию интеллектуального пункта пропуска, который будет функционировать на базе единой цифровой платформы, которая, в свою очередь, будет интегрирована с базами других контролирующих органов, с программным обеспечением технических средств контроля, с современными техническими средствами контроля [3].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 г. № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года».
- [2] Давыдов Р.В. ФТС создает будущий облик государственной границы. Интеллектуальный пункт пропуска // Интеллектуальный пункт пропуска в России и мире: компетентный подход к созданию: Сборник докладов Всероссийской практической конференции. 2022. С. 3-6.

- [3] Головань Т.В., Амосова А.С., Сорокина Ю.А. Тренды цифровизации и интеллектуализации в морских пунктах пропуска на примере порта Новороссийск // Вестник Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2022. № 3(40). С. 41-47.
- [4] Приказ ФТС России от 08.06.2016 года № 1140 «О внесении изменений в порядок внедрения ПС «Портал взаимодействия государственных контрольных органов и заинтересованных лиц в процессе оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска»».
- [5] Головань Т.В. Проблемные аспекты реализации технологии «единого окна» в порту Новороссийск // Сборник трудов участников конкурса «Молодые ученые транспортной отрасли». 2019. С. 176-187.
- [6] Головань Т.В., Филатова Е.В., Тонконог В.В. Комплекс программных средств «Портал «Морской порт»» как функциональный элемент механизма «единого окна» // Вестник Российской таможенной академии. 2019. №2. С. 49-56.
- [7] Головань Т.В., Тонконог В.В. Концепция модели интеллектуального пункта пропуска на примере порта Новороссийск // Сборник материалов XIII Международной научно-практической конференции «Приоритетные направления и задачи развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года», сборник статей XIII Международной научно-практической конференции. 27 октября 2021 г. М.: РИО Российской таможенной академии. 2021. С 216.
- [8] Приказ Министерства транспорта РФ от 22.12.2009 года № 247 «Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу РФ лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу РФ» (в ред. от 20.09.2021 г.).
- [9] Решение Коллегии ЕЭК от 07.02.2018 года № 25 «О Порядке подтверждения таможенными органами государств-членов ЕАЭС фактического вывоза товаров с таможенной территории Союза» (ред. от 14.10.2019 г.).