

Модель интеллектуального пункта пропуска как элемент инфраструктуры межгосударственного таможенного взаимодействия: региональный аспект

А. А. Лисица

Уссурийская таможня ДВТУ, аспирант Российской таможенной академии, г. Уссурийск
E-mail lisitsa108@mail.ru

Аннотация. В статье анализируются элементы перспективной модели автомобильного пункта пропуска как элемента совершенствования инфраструктуры взаимодействия таможенных органов России и Китая. Автором предлагаются технологические и информационные элементы перспективной модели автомобильного пункта пропуска, которые позволяют идентифицировать товары и транспортные средства участников трансграничной цепочки двустороннего таможенного сотрудничества, в целях обеспечения ускорения прохождения пункта пропуска, и прослеживаемости дальнейшего движения товаров.

Ключевые слова: международное таможенное взаимодействие; инфраструктура взаимодействия; интеллектуальный пункт пропуска; внешнеэкономическая деятельность; сервисно-ориентированный подход; стратегия развития таможенной службы; таможенное администрирование; Китай; Дальневосточный регион; санкции; пропускная способность

I. ВВЕДЕНИЕ

В условиях напряженной геополитической обстановки и международных санкций, связанных с недружественными действиями ряда иностранных государств, приоритетными целями таможенных органов Российской Федерации, определенными Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, являются всемерное содействие наращиванию объемов внешнеторгового оборота, снижение финансовой и административной нагрузки на бизнес для обеспечения устойчивости и стабильности развития экономики страны.

Санкционное давление затронуло все сферы экономики и отразилось на субъектах предпринимательской деятельности, задействованных во внешней торговле. Следствием санкций стало нарушение стабильности цепочек поставок: вынужденная переориентация на иные рынки потребления и сбыта; реформатирование состава внешнеторговых контрагентов; изменение структуры и динамики товарооборота. В условиях геополитического форс-мажора грузопотоки России разворачиваются с западного направления на восток в пункты пропуска

Дальневосточного региона, которые стали наиболее востребованными.

II. ТЕОРИЯ И ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

В условиях внешних вызовов углубление стратегических связей с Китайской Народной Республикой, а также выработка новых подходов к сотрудничеству определяет текущую повестку китайско-российского делового сотрудничества, важной частью которого на протяжении трех десятилетий является взаимодействие таможенных служб. В зоне особого внимания приграничных таможенных администраций Дальнего Востока России и Китая реализация инвестиционных программ, связанных с осуществлением внешнеэкономической деятельности и ключевых проектов взаимного сотрудничества: международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»; взаимодействие в рамках проектов Свободный порт Владивосток и территории опережающего развития, обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых во взаимной торговле России и Китая (проект «Зеленый коридор»); проект по взаимному признанию результатов таможенного контроля в отношении определенных видов товаров в отдельных пунктах пропуска на российско-китайской границе.

По итогам 6-го раунда российско-китайских консультаций по выявлению и снятию барьеров и ограничений в торгово-экономической и инвестиционной сферах, одним из основных сдерживающих факторов существующей тенденции роста интенсивности грузопотока в Дальневосточном регионе, идентифицирована недостаточность темпов развития инфраструктуры межгосударственного взаимодействия на российско-китайской государственной границе. [1]

В соответствии с Межправительственным соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики от 27 января 1994 в целях создания надлежащих условий для развития туризма и международной торговли согласовано установление на государственной границе между Россией и Китаем

25 пунктов пропуска, 8 из которых в настоящее время не функционируют. По данным официального сайта ФГКУ Росгранстрой (режим доступа: <https://www.rosgranstroy.ru/of-fgku-rosgranstroy/ob-info/>) наиболее востребованными среди участников внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона являются семь автомобильных пункта пропуска: Забайкальск – Маньчжурия, Староцурухайтуйский – Хэйшаньтоу, Кани-Курган – Хэйхэ, Краскино – Хуньчунь, Полтавка – Дуннин, Пограничный – Суйфэньхэ, Турий Рог – Мишань, через которые осуществляется грузовое сообщение. Их суммарная пропускная способность составляет 832 грузовых транспортных средства в сутки в обоих направлениях. По оценке бизнес сообщества ДФО и координаторов экспертно-консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России действующие сухопутные пограничные переходы не соответствуют запросам экономики: объем заявленных грузов значительно превышает пропускную способность, увеличиваются транзитные сроки и тарифы.

Согласно теории ограничений систем (ТОС – Theory of Constraints, концепция управления проектами Э. Голдратта) [2] каждая сложная система, состоит из множества связанных действий, одно из которых действует, как ограничение для всей системы максимальная производительность потока определяется пропускной способностью в самом узком месте. С позиции концепции управления цепочками поставок (SCM) время, потерянное в «бутылочном горлышке» – это потерянный навсегда соответствующий объем дохода, а каждый час простоя участника ВЭД в пункте пропуска на границе стоит столько же, сколько час работы всей цепочки поставок. Путем создания трансграничных цепочек поставок с равной пропускной способностью каждого этапа, можно, устранив ожидание ресурсов или результатов, значительно повысить ее эффективность.

Сервисно-ориентированный подход в таможенном администрировании заключается в необходимости анализировать изменение запросов участников ВЭД, идентификации «узких мест» и принятии соответствующих управленческих решений эффективным с точки зрения экономики способом.

Таким образом, назрела объективная необходимость проработки информационных и технологических элементов перспективных моделей пунктов пропуска в целях совершенствования инфраструктуры межгосударственного таможенного взаимодействия, позволяющего оптимизировать работу контролирующих органов и участников ВЭД.

III. ОБЗОР НАУЧНЫХ ИСТОЧНИКОВ

Вопросы обустройства и технического оснащения пунктов пропуска через государственную границу находят отражение в научной литературе. При рассмотрении концепции интеллектуального пункта пропуска (далее – ИПП) автором изучены научные исследования Р.В. Давыдова [3], А.В. Губина [4]. Методические подходы к вопросам модернизации и

развития программно-технических комплексов и других информационных систем, обеспечивающих автоматизацию пограничного и таможенного контроля, учтены автором при изучении научных работ П.Н. Афонина, Е.В. Кисилевой. [5]

IV. ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Концепцией реализации государственной политики в сфере развития внешнеэкономической деятельности (государственная программа «Экономическое развитие и инновационная экономика») и обустройства государственной границы [6] предусмотрено увеличение пропускной способности трансграничных пунктов пропуска в соответствии с текущими и перспективными потребностями Российской Федерации. Наряду с технологическими возможностями пунктов пропуска основными индикаторами пропускной способности являются технические возможности таможенных и пограничных органов по осуществлению соответствующих видов контроля товаров и транспортных средств участников ВЭД.

Основным инструментом увеличения пропускной способности на сегодняшний день является реконструкция – модернизация и расширение действующих пунктов пропуска. Так, с учетом предполагаемого увеличения интенсивности грузооборота на российско-китайском участке границы, проведена корректировка проектной документации по реконструкции приоритетных пунктов пропуска. Их суммарная проектная пропускная способность должна вырасти в 5 раз, и составить к 2026 году 4,4 тысяч грузовых транспортных средств в сутки в обоих направлениях.

Создание интеллектуального пункта пропуска предусматривает наряду с реконструкцией инфраструктуры внедрение современных информационных технологий, в целях обеспечения ускорения прохождения контроля на границе и прослеживаемости дальнейшего движения товаров.

Рассматривая инфраструктуру приграничного межгосударственного таможенного взаимодействия в пункте пропуска как совокупность различных условий, без которых невозможно оказание таможенной услуги и удовлетворения потребностей государств и участников ВЭД, предложим основные технологические и информационные элементы перспективной модели автомобильного пункта пропуска¹ (далее – АИПП), которые позволят идентифицировать при прибытии товары и транспортные средства участников трансграничной цепочки двустороннего таможенного

¹ Распоряжение Минтранса России от 21.10.2022 N ВС-270-р «О перспективных моделях автомобильного, морского, железнодорожного и воздушного пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, используемых в качестве стандарта при строительстве, реконструкции, оборудовании и техническом оснащении зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации». Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_430267/706685c1ca-df2f89880deb8a4310be40e4670bee/ (дата обращения: 31.01.2023).

взаимодействия в рамках проектов таможенного сотрудничества и взаимных внешнеэкономических инициатив.

Следует учесть, что практика таможенного взаимодействия России и Китая ориентирована на формирование трансграничного пространства доверия между странами и предполагает координацию симметричных мер поддержки добросовестного бизнеса:

- приоритетное перемещение грузовых транспортных средств на линии контроля, подачи документов и сведений выделение отдельных полос следования;
- ускорение совершения таможенных операций при прибытии и декларировании, завершения таможенного транзита и последующих операций;
- минимизацию применения отдельных форм таможенного контроля за счет использования предварительной информации, признания результатов таможенного контроля таможенной службой страны экспортера;
- выпуск товаров до подачи декларации;
- мониторинг сроков совершения таможенных операций, сбор и генерация данных о взаимной торговле.

Основным элементом функционирования модели интеллектуального пункта пропуска должно стать наличие Единой информационной системы, обеспечивающей свод сведений о перемещаемых транспортных средствах и товарах, диспетчеризацию таких перемещений, а также электронное взаимодействие государственных контрольных органов в пункте пропуска. Это элемент, связывающий все этапы перемещения транспортных средств и всех участников взаимодействия при таком перемещении в едином информационном пространстве и позволяющих идентифицировать каждую товарную партию и транспортное средство международной перевозки (далее – ТСМП).

Кроме Единой информационной системы (далее – ЕИС) как таковой, в качестве обязательных информационных элементов следует назвать:

- возможность работы ЕИС в качестве точки приема многоцелевой расширенной предварительной информации (далее – ПИ) в объеме экспортной декларации для всех государственных контрольных органов для реализации риск-ориентированного контроля в стране-импортере;
- интеграция ЕИС с Системой информационного взаимодействия в АПП и Информационными системами ГКО в АПП, а также с программным обеспечением ИДК, весогабаритных комплексов, системой контроля делящихся радиоактивных материалов, системой считывания регистрационных номеров и информационными системами ФОИВ;

- контроль за перемещением транспортных средств посредством интегрированной системы пропуска транспорта, включающей в себя систему визуализации с функцией считывания регистрационных номеров и диспетчеризацию процесса перемещения;
- применение электронной очереди;
- применение навигационных пломб ГЛОНАСС;
- реализация применения электронного документооборота с государственными контрольными органами, и перевозчиками.

Сведения о том, что товарная партия перемещается в соответствии с проектом двухстороннего таможенного проекта, должны содержаться в ПИ, то есть иметь индикатор проекта сотрудничества или инициативы взаимодействия (далее – ИПС/ИВД).

На этапе до прибытия в модели АИПП задействована ЕИС, которая является местом приема расширенной предварительной информации (ПИ) для всех контролирующих органов (ГКО). Составной частью модели также является электронная накладная (e-CMR), использование которой позволяет полностью перейти на электронный документооборот при автомобильных перевозках многоцелевым документом, содержащим информацию.

Факт приема ПИ в единую информационную систему должен формировать учетную запись, которая будет выступать единой точкой сборки всей последующей информации о перевозке, в том числе выявленных рисков для принятия предварительных решений всеми ГКО пункта пропуска (рисунок). В качестве идентификатора такой записи единая информационная система направит перевозчику уникальный QR-код.

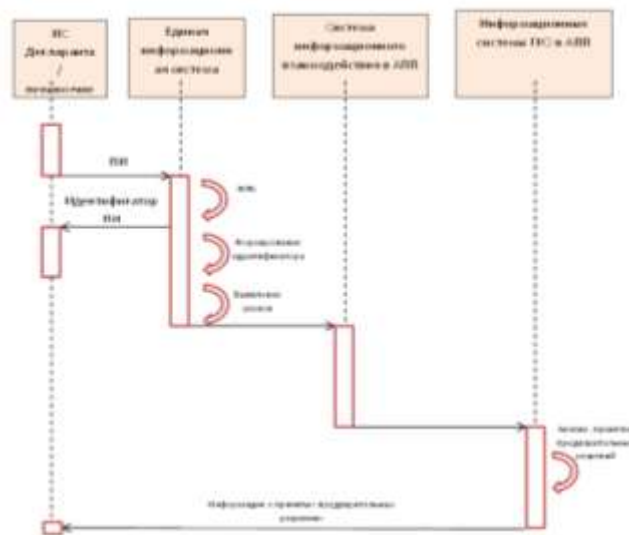


Рис. 1. Схема организации работы Единой информационной системы пунктов пропуска и ее взаимодействия с ЕАИС ТО

ПИ должна иметь возможность прикрепления формализованных и неформализованных, графических документов (электронных накладных, сопроводительных

документов, разрешений, лицензий и пр., за исключением документов, проверка которых возможна в рамках межведомственного информационного взаимодействия информационных систем государственных органов). Каждый ГКО АИПП из системы информационного взаимодействия получает ПИ в объеме, необходимом для осуществления своих функций, и должен иметь возможность принятия предварительных решений и информирования лица, представившего ПИ, о принятом предварительном решении.

При прибытии транспортного средства с товаром в АИПП QR-код считывается специальным устройством, размещенном на въезде, и информация о транспортном средстве передается в единую информационную систему, где сверяется с ПИ. Одновременно производится распознавание и фиксация регистрационного номера транспортного средства, а также считывание сигнала навигационных пломб ГЛОНАСС.

В соответствии с QR-кодом в Системе информационного взаимодействия ГКО автоматически формируется учетная запись с регистрационным номером прибывшего транспортного средства и присвоенным статусом «Транспортное средство прибыло в пункт пропуска».

По результатам автоматического распознавания и фиксации регистрационного номера транспортного средства производится сопоставление регистрационных номеров в ПИ и фактически прибывшего транспортного средства, на основании чего модулем диспетчеризации определяется позиция транспортного средства на линиях контроля (номер линии контроля либо линии первоочередного оформления исходя из ИПС/ИВД или номенклатуры товаров).

На основании учетной записи транспортного средства в Системе информационного взаимодействия ГКО должностное лицо таможенного органа загружает в ведомственное программное средство, входящее в ЕАИС ТО, сведения о товарной партии с учетом ИПС/ИВД. Учетная запись транспортного средства в Системе информационного взаимодействия ГКО в ПП получает статус «Сообщение о прибытии зарегистрировано».

В отношении товаров, ввезенных в рамках проектов сотрудничества и внешнеэкономических инициатив (при соблюдении условий отнесения товаров к указанным инициативам), после загрузки ПИ в ЕАИС ТО осуществляется автоматическая регистрация сообщения о прибытии, автоматическое принятие решения о ввозе.

На этапе помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита для транзитных деклараций предусматриваются технологии авторегистрации и автовыпуска, а также использование системы прослеживаемости ГЛОНАСС.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Представленная модель использования предварительной информации с ИПС/ИВД позволяет следовать транспортным средствам, которые импортируются лицами, включенными в сопряженные трансграничные инициативы практически без остановки при условии соответствующей документальной таможенной идентификации таких товарных партий.

В условиях изменения логистических потоков и роста товарооборота на наш взгляд целесообразно учитывать приведенные элементы модели АИПП при проведении реконструкции, модернизации приоритетных пунктов пропуска ДВФО, в том числе с учетом инфраструктуры, созданной в приграничных субъектах ДФО в непосредственной близости от пунктов пропуска.

В рамках совершенствования инфраструктуры межгосударственного таможенного взаимодействия в АИПП необходимо рассмотреть вопросы повышения качества электронного обмена данными о товарах в формате предварительной информации. С учетом того, что во всех пунктах пропуска на российско-китайской границе, в соответствии с законом о свободном порте Владивосток с 2015 года, внедрен принцип «единого окна», направленный на сокращение времени совершения операций при прибытии (убытии) транспортных средств, в соответствии с которым на таможенные органы возложены функции по проведению транспортного, ветеринарного (ВК), карантинно-фитосанитарного (КФК), санитарно-карантинного контроля (СКК), контролю безопасности зерна (КБЗ), контролю пестицидов и агрохимикатов, следует рассматривать возможность обмена иными документами (фитосанитарный сертификат (e-Phyto), электронный сертификат здоровья животных (e-AH) и электронный сертификат безопасности пищевых продуктов (e-FS)), а также электронными сертификатами происхождения.

Следует отметить, что на разных уровнях российско-китайских консультаций, Китай демонстрирует заинтересованность в развитии инфраструктуры таможенного взаимодействия согласно концепции «Трех интеллектуальных сфер (3S)»: умная таможня, умная граница, умное совместное использование и взаимодействие, в том числе сопряжении российских АИПП с сопредельными умными АПП КНР. Подобные технологии применяются таможенной службой КНР при реализации концепции «3S» на границе со специальным административным районом Гонконг. АИПП Хуанган Шэньчжэньской таможни, где в круглосуточном режиме в среднем оформляет около 10 тыс. транспортных средств ежедневно. Безрисковые поставки следуют по зеленым коридорам. На таможенный контроль в среднем отправляется 5 % товаров и транспортных средств, из которых по 90 % проводится физический досмотр, по 10 % – контроль с использованием ИДК. Штатная численность таможенного поста составляет всего 85 человек. [7]

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] Калмычек П.А. (2022): Россия и КНР намерены устранить торговые барьеры для реализации задачи по увеличению товарооборота до 200 млрд долл. Режим доступа: https://www.economy.gov.ru/material/news/pavel_kalmychek_rossiya_i_knr_namereny_ustranit_torgovye_barery_dlya_realizacii_zadachi_po_uvelicheniyu_tovarooborota_do_200_mlrld_doll.html
- [2] Голдратт Э.М., Кокс Дж. Цель: процесс непрерывного совершенствования. Москва. Издательство Попурри, серия Бизнес, 2021 г., 400 с.
- [3] Давыдов Р.В. ФТС России создает будущий облик государственной границы // Интеллектуальный пункт пропуска. Интеллектуальный пункт пропуска в России и мире: компетентностный подход к созданию: сборник докладов Всероссийской практической конференции. СПб.: СПбГЭТУ «ЛЭТИ», с. 3-6.
- [4] Губин А.В. Разработка перспективных моделей автомобильного и морского пунктов пропуска через государственную границу // Транспортное право и безопасность №1 (37) 2021, с. 144-156.
- [5] Афонин П.Н., Кисилева Е.В. Применение структурно-семантической модели эвристического анализа для формирования модели «Интеллектуального» пункта пропуска // Бюллетень инновационных технологий №2 (18) 2021, с. 71-73.
- [6] Указ Президента РФ от 25.04.2018 N 174 "Об утверждении Основ государственной пограничной политики Российской Федерации" Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296788/
- [7] Едовина Т. Интеллектуальная граница. Как меняется досмотр грузов на таможне <https://www.kommersant.ru/doc/5029401> Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5029401>