

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ КОМПЛЕКСА ПРОГРАММНЫХ СРЕДСТВ «ПОРТАЛ МОРСКОЙ ПОРТ» И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ С ЦЕЛЬЮ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТОВАРООБОРОТА

И. Подлесный

JSC «Eurosim Travel», Рига, Латвия
e-mail: ip@eurosim.travel

Аннотация. Актуальность настоящей статьи продиктована необходимостью изучения способов повышения эффективности товарооборота за счет внедрения инновационных систем таможенного менеджмента и контроля. Цель исследования – проанализировать опыт применения комплекса программных средств «Портал Морской порт» с учетом ее внешних и внутренних проблем, в том числе относительно взаимодействия различных участников морских грузоперевозок.

В методологическом плане автор руководствуется базовыми принципами системного подхода.

Основной результат исследования состоит в том, что автор выделяет ряд принципов, сформулированных с учетом рекомендаций Организации Объединенных Наций, с целью способствования упрощению процедур международной торговли и повышению уровня сопротивления угрозам безопасности. Научная новизна статьи проявляется в том, что в тексте статьи исследуется малоизученная в отечественной профильной литературе система предварительного информирования таможенных органов в ходе осуществления доставки товаров морским путем. Соответственно, практическая значимость статьи состоит в выработке авторских рекомендаций, которые могут быть использованы для более эффективной модернизации соответствующих механизмов управления и контроля за внешнеэкономической деятельностью. Направление дальнейших исследований автора может быть сформулировано таким образом. Система «Портал Морской порт» нуждается в доработке, так что необходимо сфокусироваться на преимуществах, которые получают участники ВЭД в случае устранения несовершенств данной системы, и всесторонне исследовать пути достижения качественно иных результатов. Рекомендация автора состоит в том, чтобы не только всесторонне изучать системы предварительного информирования, но и расширять сферу их внедрения в системе государственного контроля.

Ключевые слова: морские грузоперевозки, внешнеэкономическая деятельность, таможенные процедуры, экономическая безопасность, таможенный менеджмент.

Для цитирования: Подлесный И. Актуальные проблемы практики применения комплекса программных средств «Портал Морской порт» и перспективы его совершенствования с целью обеспечения безопасности товарооборота // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2023. – № 5. – С. 57–68, <https://doi.org/10.25198/2077-7175-2023-5-57>.

Original article

CURRENT PROBLEMS IN THE APPLICATION OF THE SOFTWARE «SYSTEM PORTAL SEAPORT» AND PROSPECTS FOR ITS IMPROVEMENT IN ORDER TO ENSURE THE SAFETY OF TRADE

I. Podlesny

JSC «Eurosim Travel», Riga, Latvia
e-mail: ip@eurosim.travel

Abstract. The relevance of this article is dictated by the need to study ways to improve the efficiency of trade through the introduction of innovative systems of customs management and control. The purpose of the study is to analyze the experience of using the Portal Seaport software package, taking into account its external and internal problems,

including the interaction of various participants in maritime transportation.

In methodological terms, the author is guided by the basic principles of a systematic approach.

The main result of the study is that the author formulates a set of principles, formulated taking into account the recommendations of the United Nations, with the aim of contributing to the facilitation of international trade procedures and increasing the level of resistance to security threats. The scientific novelty of the article is manifested in the fact that the text of the article explores the system of preliminary informing the customs authorities during the delivery of goods by sea, little studied in the domestic specialized literature. Accordingly, the practical significance of the article lies in the development of the author's recommendations that can be used to more effectively modernize the relevant mechanisms for managing and controlling foreign trade activities. The direction of the author's further research can be formulated in the following way. The Seaport Portal system needs to be improved, so it is necessary to focus on the benefits that traders will receive if the imperfections of this system are eliminated, and to comprehensively explore ways to achieve qualitatively different results. The author's recommendation is not only to comprehensively study the systems of preliminary information, but also to expand the scope of their implementation in the state control system.

Key words: sea freight, foreign economic activity, customs procedures, economic security, customs management.

Cite as: Podlesny, I. (2023) [Current problems in the application of the software «System Portal Seaport» and prospects for its improvement in order to ensure the safety of trade]. *Intellekt. Innovacii. Investicii* [Intellect. Innovations. Investments]. Vol. 5, pp. 57–68, <https://doi.org/10.25198/2077-7175-2023-5-57>.

Введение

В современных условиях, в связи с повышенным товарооборотом, морской порт является крупным транспортным узлом, в пределах которого осуществляется кооперация предприятий различных видов транспорта, обеспечивающих нормальное функционирование перевалки грузов между морем и сушей. Экономический статус морского порта предполагает повышенное внимание к вопросам обеспечения безопасности. Для формирования системы государственного контроля перемещения товаров наиболее эффективным образом с минимальными затратами и наименьшими угрозами безопасности, морские пункты пропуска оснащаются технически в соответствии с требованиями государственных контрольных органов. Федеральная таможенная служба России уделяет особое внимание внедрению новейших информационных технологий для осуществления таможенного контроля.

Однако данная тематика недостаточно детально исследована в российской научной литературе, хотя в последнее время можно зафиксировать некоторые позитивные тенденции в формировании системного подхода к развитию таможенного дела в России, что означает появление интересных идей и концепций у российских авторов, как правило, экономистов, юристов, специалистов в области государственного администрирования и GR.

Вопрос предоставления предварительного информирования таможенных органов в морских пунктах пропуска достаточно подробно, с наглядным иллюстративным материалом, рассматривается в научных статьях Е. А. Антоновой и Т. И. Белоусовой. Деятельность Центра электронного декларирования

(ЦЭД) региональных таможенных органов в рамках взаимодействия соседних государств тщательно изучена и освещена В. А. Шамаевой. Проблемы взаимодействия таможенных органов с органами государственного контроля в рамках КПС «Портал Морской порт» прорабатываются в трудах А. В. Кулешова, Е. М. Борисовой, Н. В. Матвеевой, Д. А. Кирилловой. Перспективы развития таможенной системы РФ с учетом расширения интеграционных процессов на постсоветском пространстве наглядно демонстрирует М. А. Алиев.

Тем не менее, объем теоретического материала по данному вопросу на русском языке следует охарактеризовать как явно недостаточный, так что приходится в основном работать с материалами, опубликованными зарубежными исследователями, в основном из США, Австралии и Европы. Система предварительного информирования как элемент реализации комплексной инновационной таможенной политики рассмотрена в трудах польского ученого В. Чижовича. О роли Всемирной таможенной организации в модернизации таможенного дела читаем в программных статьях ее генерального секретаря К. Микуриа. О системном подходе к совершенствованию технологий таможенного оформления и контроля подробно пишет президент Международной сети таможенных университетов Д. Видоусон. На порталах предварительного информирования и системах единого окна фокусируют свое внимание азиатские исследователи Д. Чанг и М. Ли. Принципы внедрения прогрессивных технологий в систему таможенного управления развивающихся стран описывает С. Пауэлл.

В ряду новейших информационных технологий, которые активно применяются таможенной службой

РФ, обращает на себя внимание КПС «Портал Морской порт» (комплекс программных средств)¹, реализующий механизм «Единого окна» [14] и позволяющий сократить нежелательные последствия отсутствия взаимодействия между участниками перевозки, которые выражаются в простоях морского транспорта, применении бумажных форм документов наряду с электронными [7]. Перечисленные барьеры значительно замедляют процесс обработки грузов и как следствие создают временные и финансовые потери, а также провоцируют угрозы безопасности. В связи с этим, развитие таких информационных систем, как КПС «Портал Морской порт» является приоритетным направлением роста эффективности применения государственного контроля, так как помогает создавать условия, содействующие внешней торговле, не нарушая установленный уровень государственного администрирования и требования к обеспечению безопасности товарооборота². Цель данного исследования включает в себя анализ применения комплекса программных средств «Портал Морской порт» с подробным рассмотрением внешних и внутренних проблем этого процесса. Совершенствование информационной среды, которая будет поддерживать информаци-

онную взаимосвязь участников логистического процесса в морских портах, а также таможенных и иных государственных контролирующих органах, является актуальной задачей и несет весомое практическое значение с точки зрения минимизации затрат и устранения нежелательных рисков.

Предварительное информирование в таможенном деле: определение и этапы

На данный момент три региональных управления России внедряют использование КПС «Портал Морской порт», и каждая таможня сталкивается с рядом как идентичных, так и индивидуальных проблем. Например, во Владивостоке система предварительного информирования в 2023 году работала стабильно и оказалась полезной для таможенного оформления значительного количества грузов, несмотря на санкционное давление на российскую внешнеторговую сферу, что следует из сводной информации по Дальнему Востоку о выпущенных декларациях на товары и товарах, а также о случаях запросов таможнями ДВТУ разрешительных документов и (или) паспортов сделок у участников ВЭД.

Таблица 1. Использование системы предварительного информирования на Дальнем Востоке в феврале-июле 2023 года

№ п/п	Количество товаров	Владивостокская таможня 10702000		Дальневосточная электронная таможня 10720010	
		февраль 2023	июнь 2023	февраль 2023	июнь 2023
1	Количество ДТ, выпущенных в таможенном органе	21295	23400	5489	5987
2	Количество товаров, задекларированных в ДТ, указанных в строке 1	95847	105836	35214	38064
3	Количество ДТ, в которых заявлены сведения о разрешительных документах	12329	13627	7	8
4	Количество товаров, в отношении которых заявлены разрешительные документы	61342	67954	34	40
5	Количество ДТ, по которым осуществлены запросы разрешительных документов и (или) паспортов сделок	0	0	0	0
6	Количество товаров, по которым осуществлены запросы разрешительных документов и (или) паспортов сделок	0	0	0	0

Источник: таблица составлена автором на основе официальной статистики Федеральной таможенной службы РФ

¹ Комплекс программных средств «Портал взаимодействия государственных контрольных органов и заинтересованных лиц в процессе оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска» [Электронный ресурс] // URL: <https://tykovodstvo.ru/exspl/38896/index.html> (дата обращения: 03.11.2021).

² Приказ Балтийской таможни от 21.04.2017 № 511 «Об утверждении порядка (технологии) совершения в электронном виде таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении судов на прибытие, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых этими судами с применением комплекса программных средств «Портал Морской порт» [Электронный ресурс] Северо-Западное таможенное управление // URL: <https://sztu.customs.gov.ru/document/text/131330> (дата обращения: 06.12.2021).

В приведенной выше таблице рассматриваются декларации на товар (ДТ), помещенные под заявленную таможенную дату. Как следует из таблицы, таможенные органы на Дальнем Востоке в текущем году активно используют систему предварительного информирования в ходе оформления таможенных деклараций и организации пропуска товаров. Таблица охватывает период с февраля по июнь 2023 года включительно. При сравнении февральских показателей

с аналогичными данными за июнь приходим к выводу, что система предварительного информирования дает устойчивый результат. Это подтверждается примерно одинаковыми динамическими показателями за два идентичных периода, что подразумевает сохранение объемов трафика на стабильном приемлемом уровне и позволяет сокращать нагрузку на таможенные органы. Для большей наглядности приведем данные касательно Владивостокской таможни в виде диаграммы.

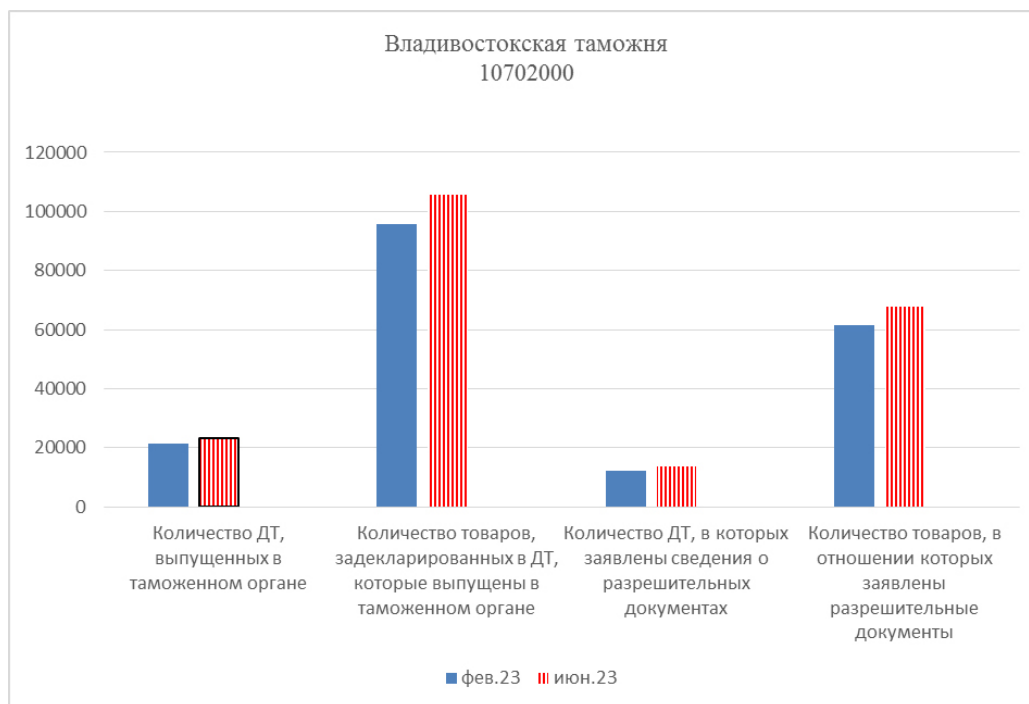


Рисунок 1. Динамика использования системы предварительного информирования на Владивостокской таможне в феврале–июле 2023 г.

Источник: разработан автором на основе официальной статистики Федеральной таможенной службы РФ

Таблица 2. Экспортно-импортные операции внешнего товарооборота ДФО со странами-партнерами СНГ с 1 по 31 января 2022 года

№ п/п	Страна-партнер СНГ	Экспорт, тыс. долл. США	Импорт, тыс. долл. США
1	Азербайджан	128,0	120,4
2	Армения	167,5	84,1
3	Беларусь	1786,6	4304,8
4	Казахстан	75569,8	40509,5
5	Кыргызстан	37,9	33,9
6	Молдова	50,0	14,0
7	Узбекистан	400,5	74,7
	Всего	78140,3	45141,4

Источник: разработано автором на основании таможенной статистики Дальневосточного таможенного управления за 2022 год

В целом неудивительно, что инновационные технологии таможенного администрирования внедряются на практике именно во Владивостоке, так как этот город является морскими воротами страны на Дальнем Востоке и играет существенную роль в экономическом развитии страны, что подтверждается статистическими данными о внешнеторговой деятельности по Дальневосточному федеральному округу. Это утверждение можно проиллюстрировать, например, экспортно-импортными показателями между ДФО и странами СНГ.

Как следует из таблицы 2, наибольший объем средств наблюдается в результате импортно-экспортных операций Дальневосточного федерального округа с Республикой Казахстан. На втором месте Республика Беларусь. В общей сложности объем экспорта на 42% превышает объем импорта, который проходит через таможенные органы ДФО. Суммарная стоимость товаров, оформленных ими по итогам внешнего товарооборота с основными партнерами из СНГ в январе 2022 года, составила 123,28 млн долларов США. С учетом вышеуказанных объемов, становится очевидно, что традиционные инструменты администрирования не могут быть эффективными ввиду значительных объемов импортно-экспортных операций, требующих прохождения соответствующих таможенных процедур. По состоянию на сегодняшний день приходится констатировать, что использование системы предварительного информирования не лишено недостатков и нуждается в улучшении. В целом, все проблемы, с которыми сталкиваются таможенные органы при использовании системы КПС «Портал Морской порт», можно разделить на два блока: внешние и внутренние. Поскольку и те, и другие вопросы имеют прямое отношение к ПИ (предварительному информированию) таможенных органов [2], этот процесс необходимо рассмотреть более обстоятельно.

Процедура предварительного информирования таможенных органов означает направление сведений о ввозимых товарах и транспортных средствах, которые предоставляются в таможенные органы Евразийского экономического союза не менее чем за два часа до планируемого ввоза товара на территорию государства. В России процедура ПИ осуществляется с 2006 года. Она проходит в несколько этапов:

- отправитель груза или грузоперевозчик формирует декларанта, каким типом транспорта будет перевозиться груз;
- декларант с учетом полученной информации оформляет документ ПИ – транзитную декларацию (PIR) и отправляет его через портал электронного представления сведений Федеральной таможенной службы (ЭПС ФТС) в единую автоматизированную

информационную систему (ЕАИС) на сервер Центрального информационно-технического таможенного управления (ЦИТТУ ФТС);

- на сервере идет обработка сведений, документ проходит форматно-логический контроль (ФЛК) информации;
- в случае успешного прохождения предыдущего этапа, с сервера декларанту отправляется уникальный идентификатор сведений (УИС) в цифровом варианте либо в формате штрих-кода;
- декларант сообщает УИС диспетчеру транспортной компании, которая формирует документацию по сопровождению груза, или передает его водителю транспорта для последующего внесения в коносамент;
- после прибытия груза на таможенный переход сотруднику таможни предоставляется документ со штрих-кодом или цифровым кодом, который считывается сканером, после чего идет запрос ПИ из ЦИТТУ ФТС;
- после автоматической проверки документов сайт ЦИТТУ ФТС автоматически выдает запрошенную ПИ, которая сразу загружается в штатное программное средство;
- таможенный инспектор оформляет документацию и проводит контроль груза согласно установленному распорядку.

Рассмотрим алгоритм предварительного информирования на морском транспорте в виде схемы (рисунок 2), представляющей собой определенную последовательность действий для всех участников процесса ПИ.

В отсутствие недочетов вся процедура оформления на таможенном посту, с учетом применения ПИ, в среднем должна занимать не более 15 минут. ПИ хранится в базе данных сервера ЦИТТУ еще две недели. Затем, если отсутствовал факт пересечения границы, информация аннулируется.

Итак, определившись с системными и функциональными характеристиками ПИ, а также рассмотрев основные этапы этой процедуры, сформулируем конкретные аспекты, требующие улучшения во внешней и внутренней организационной среде в профессиональной деятельности таможенных органов современной России.

Современные проблемы использования КПС

При анализе системы КПС «Портал Морской порт» важно понимать, что мы имеем дело с одной из технологий функционального обеспечения системы предварительного информирования, что вполне согласуется с логикой и стратегическими целями таможенной службы РФ по таким направлениям, как информатизация и цифровизация.

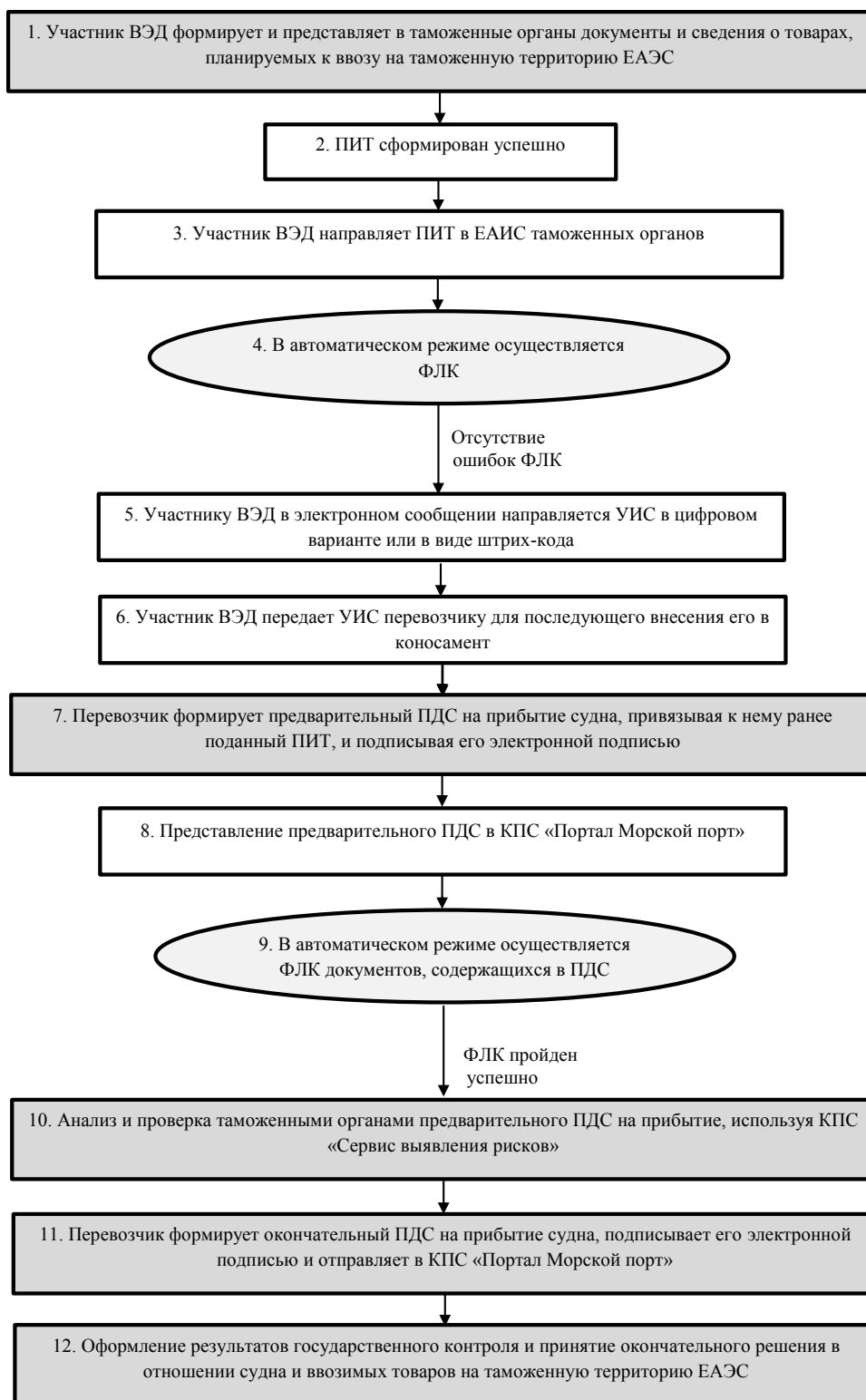


Рисунок 2. Схема предварительного информирования на морском транспорте

Источник: разработан автором на основе Федерального закона от 03.08.2018 N 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Таблица 3. Проблемы функционирования КПС «Портал Морской порт»

Проблемы функционирования КПС «Портал Морской порт»		
Внешние	Неравномерное закрепление на законодательном уровне требования о предоставлении ПИ в различных таможах России [8]	Отсутствует законодательно закрепленная ответственность за подачу недостоверной ПИ или непредоставление ПИ от грузовладельцев
Внутренние	Не осуществлен полный переход на «безбумажное оформление»	Несоответствующий объем ПИ для подтверждения соблюдения запретов и ограничений

Источник: разработано автором

Одной из главных внешних проблем является несовершенство нормативно-правовой базы, устанавливающей обязательное предоставление ПИ участниками морских перевозок. Согласно ст. 22 Федерального закона от 13.07.2015 N 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток», перевозчик обязан предоставить ПИ таможенному органу не менее чем за два часа до прибытия товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза³. Таким образом, на Владивостокской таможне установлен обязательный порядок предоставления ПИ, в то время как СЗТУ (Северо-Западное таможенное управление) и ЮТУ (Южное таможенное управление) на северо-западе и юге страны не имеют документа, подтверждающего обязательное ПИ.

Другая проблема, требующая особого внимания, заключается в отсутствии законодательно закрепленной ответственности грузоотправителей за непредставление или недостоверное предоставление ПИ. Известно, что ПИ включает ПДС (предварительную декларацию на судно) и ПИТ (предварительную информацию по товару) [9], которые направляются в таможенные органы через КПС «Портал Морской порт». Перевозчик обладает полной информацией для подготовки ПДС, но он не компетентен в вопросах, связанных с заполнением ПИТ. ПИТ должна предоставляться в информационную систему от грузоотправителей [4], но последние не заинтересованы в указании полной и достоверной информации, а чаще всего и вовсе в предоставлении ПИТ. Это связано с тем, что нет административной ответственности за непредставление ПИ в таможенные органы грузоотправителем. Соответственно, возникает много споров, связанных с осуществлением таможенного

контроля. Особенно актуальна данная проблема для Владивостокской таможни, где ПИ обязательна. Соответственно, за непредставление ПИ суды назначают максимально возможный штраф по ст. 19.7 Кодекса об административных правонарушениях РФ 5000 рублей, который обязан уплатить перевозчик, а не грузоотправитель. Таким образом, исходя из судебной практики Владивостокской таможни, целесообразно рассмотреть введение административной ответственности для отправителей грузов, особое внимание при этом следует уделить предоставлению полного перечня документов на продукцию, попадающую в список запретов и ограничений.

Немаловажной внутренней проблемой является неосуществление технологии «Единого окна», которое заключается в пренебрежении значения УИН (уникальный идентификатор начисления) для таможенных операций⁴. Вследствие этого, перевозчик уведомляет должностное лицо таможенных органов о прибытии и обязан ждать на борту судна прихода комиссии от пограничной службы таможенного органа, для предоставления им бумажных документов и получения соответствующего штампа «Выгрузка разрешена», после которого перевозчик имеет право приступить к грузовым операциям. На данном этапе в проекте решения Коллегии Евразийской экономической комиссии предусмотрены пункты, имеющие ключевое значение для решения указанной проблемы [10]: ПИ, представленная в виде электронного документа о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС (Евразийский экономический союз), может использоваться при совершении таможенных операций⁵.

³ Федеральный закон от 13.07.2015 N 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» [Электронный ресурс] // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/ (дата обращения: 02.12.2021).

⁴ Решение Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015 г. № 19 «О плане мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» [Электронный ресурс] СПС «КонсультантПлюс» // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37712/ (дата обращения: 06.12.2021).

⁵ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] СПС «КонсультантПлюс» // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 06.12.2021).

Таблица 4. Использование ПИ при прибытии судна в МПП

Использование ПИ при прибытии судна в МПП		
Шаги	Описание	Детализация
Шаг 1	Предварительное информирование таможенных органов о прибытии судна [13]	Осуществляется за 6 часов до прибытия судна [1]
Шаг 2	Уведомление таможенного органа о прибытии судна [15]	– Обязанность предоставления бумажных документов при подаче ПИ в электронном виде; – Предоставление дублирующих документов (грузовая декларация, коносаменты с идентичным объемом сведений)
Шаг 3	Комиссия за приход	Получение штампа «Выгрузка разрешена» от таможенного органа

Источник: разработано автором

Не менее значимой является проблема, заключающаяся в отсутствии единой полноценной формы ПИ, которая может позволить КПС «Портал Морской порт» не только эффективно пройти таможенный контроль, но и интегрировать ее с другими таможенными программами, при этом устранив повторный ввод идентичных данных, увеличивающих время обработки документов [12]. Сейчас ПИ выполняет функцию, направленную на проведение СУР (системы управления рисками), но не может полноценно использоваться для подтверждения товаров, попадающих в список запретов и ограничений в части осуществления фитосанитарного, ветеринарного и иных видов контроля. Это происходит из-за того, что данная информация предоставляется добровольно и в графах заполнения не указывается обязательным полем, что обычно выделено знаком «*».

Таким образом, стоит расширить объем предоставляемой информации до объема ДТ – декларации на товары и пересмотреть форматно-логистический контроль в зависимости от последующей таможенной процедуры⁶. Для упрощения и повышения скорости обработки данных можно ввести автоматический отбор, например, по коду единой таможенной номенклатуры ЕАЭС для товаров, которые попадают под различные виды контроля, такие как фитосанитарный, карантинный и прочие. Автоматизация позволит заблаговременно уведомить участника внешнеторговой деятельности о необходимости заполнить дополнительные поля и избежать последующих полных проверок [3].

Анализируя внешние и внутренние проблемы КПС, стоит сделать уклон на построение эффективного информационного взаимодействия участников

логистического процесса в морском порту и совершенствования работы КПС «Портал Морской порт», при помощи соблюдения принципов, представленных на основе рекомендаций Организации Объединенных Наций, целью которых является упрощение процедур международной торговли и электронных деловых операций, а также улучшение методики реагирования на угрозы безопасности, в том числе:

- принцип стандартизации согласования электронных данных является неотъемлемой частью функционирования крупнейших морских портов. Стандартизация направлена на использование общепринятых стандартов, позволяющих регулировать процессы информационного взаимодействия;
- принцип прозрачности и открытости операций направлен на возможность участниками перевозки грузов просмотреть и иметь доступ не только к нормативным документам и информации о процедурах, но и беспрепятственно изучать необходимые сведения по коносаментам и решениям ГКО;
- принцип однократной подачи документов и сведений позволяет предоставить документы в любой ГКО;
- принцип согласованности действий всех ГКО осуществляется для эффективного документооборота участников ВЭД без привлечения последних;
- принцип соблюдения границ между интересами государства и участниками ВЭД направлен на равноправное исполнение поставленных задач, не ущемляя права друг друга. То есть технология должна работать не в пользу одной стороны, а придерживаясь баланса между государством и бизнесом.

⁶ Приказ ФТС России от 30.09.2011 № 1996 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, при проведении транспортного контроля и проверке документов, необходимых для осуществления санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора» [Электронный ресурс] СПС «КонсультантПлюс» // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_120255/82d5ebe9967210a56f4c7a289caa7f2f8e9ec64b/ (дата обращения: 06.12.2021).

Результаты исследования

Реализация развития подходов, направленных на осуществление эффективного информационного взаимодействия и переосмысление идеи создания системы с единым информационным пространством, будет возможна только при полноценном использовании вышеуказанных принципов. Налаживание взаимодействия со всеми участниками транспортного процесса и ГКО, от поставщика товара до потребителя, позволит устранить множество недочетов системы и создать единую платформу для высоко результативной деятельности как ГКО, так и участников предпринимательской деятельности. Такое достижение позитивно скажется на устранении ряда существенных рисков и угроз в сфере обеспечения экономической безопасности.

Согласно рекомендациям ЕЭК ООН⁷, особого внимания заслуживает документационное обеспечение и его составляющие, к которым относятся: соответствие документов международным требованиям и стандартам, упразднение бумажной формы предоставления документов, соответствующая проверка подлинности документов с использованием технических методов. На данный момент невозможно полностью убрать использование бумажных форм документов, но можно достичь сокращения количества таких форм, так как от этого зависит срок нахождения товаров в МП и упрощение обмена документами между контрольными органами.

Таким образом, налаживая взаимодействие между ГКО и участниками ВЭД, а также устраняя недочеты системы в сфере документационного оборота и информационного блока [11], каждая из сторон получит определенные преимущества:

- участник внешнеэкономической деятельности сможет отследить все этапы операций с товарами дистанционно в любое время через свой Личный кабинет и будет готов к проверке, если таковая требуется;
- оператор терминала МП получит преимущества в виде уменьшения расходов на погрузочно-разгрузочные работы;
- ГКО смогут перейти на электронный документооборот с сокращением используемых информационных систем, одни из которых полностью или частично копируют другие;
- недобросовестные участники ВЭД столкнутся с дополнительными сложностями при осуществлении незаконных операций, что положительно скажется на вопросах обеспечения экономической безопасности.

Заключение

В результате анализа практики применения КПС «Портал Морской порт» представляется логичным сделать вывод о том, что данная система развивается, пользуется спросом у участников внешнеэкономической деятельности и снижает нагрузку на таможенные органы, что подтверждается различными статистическими данными, в частности, информацией о том, что на КПП сохраняется устойчивая динамика, как следует из приведенных нами статистических данных за февраль и июнь 2023 года в работе Владивостокской и Дальневосточной таможень. Данные таможенные органы, как следует из приведенной выше числовой информации, являются важнейшими участниками внешнеторговой деятельности Российской Федерации в целом и Дальневосточного федерального округа в частности. Что касается непосредственно процедуры предварительного информирования с помощью КПС «Портал Морской порт» в отношении товаров, ввозимых морским путем, то сегодня она осуществляется по четко определенному регламенту, с которым ознакомлены все участники ВЭД, что отражено в приведенной нами авторской схеме, подробно рассматривающей алгоритм ПИ. Стоит отметить, что, по данным Федеральной таможенной службы РФ, количество пользователей КПС «Портал Морской порт» на сегодняшний день составляет около 20 тысяч аккредитованных участников внешнеторговой деятельности, в том числе таможенных операторов и логистических компаний. При этом, в 2023 году в электронном виде через этот портал было оформлено более 130 тысяч судовых дел, что в процентном соотношении, по отношению к 2018 году, то есть за пятилетний период, означает прирост более чем на 100%.

Однако эти результаты не означают, что обнаруженные в ходе нашего исследования недостатки системы не требуют дальнейшей корректировки. Для поддержания баланса интересов между государством и бизнесом стоит обратить внимание на согласование всех действий по улучшению системы морского порта на основе КПС «Портал МП». Достижение качественных корректировок может быть осуществлено благодаря проведению совещательных собраний с предпринимателями, для конкретизации ролей и функций каждого из участников информационного процесса в КПС «Портал МП». Необходимо отметить, что обновленная система Портала, построенная на полноценном использовании принципа «единого окна», осуществит сокращение издержек

⁷ Рекомендация ЕК ООН № 33 «Рекомендация и руководящие принципы создания механизма «единого окна». Женева, 2020. 43 с.

многоразового ввода, обработки информации в ведомственные информационные автоматизированные системы [5], а отказ от предоставления бумажного вида документов и полный переход на электронный

документооборот позволит повысить эффективность работы государственных контрольных органов [6], в том числе в сфере реагирования на потенциальные угрозы безопасности товарооборота.

Литература

1. Антонова Е. А., Белоусова Т. И. Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска // *Современные информационные технологии и ИТ-образование*. – 2017. – Т. 13. – № 4. – С. 180–187. – <https://doi.org/10.25559/SITITO.2017.4.414>. – EDN: ZWJSPF.
2. Антонович К. А., Куроптев Н. Б. Технология представления предварительной информации на морском транспорте в ЕАЭС // *Бюллетень инновационных технологий*. – 2021. – Т. 5. – № 2(18). – С. 81–87. – EDN: SCGFUF.
3. Бех А. П. Применение перспективных технологических решений в пунктах пропуска через таможенную границу // *Бюллетень инновационных технологий*. – 2022. – Т. 6. – № 3(23). – С. 39–41. – EDN: SXGIMQ.
4. Болтунова Л. Н., Зимовец А. В. Предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых морским транспортом, как инструмент ускорения совершения таможенных операций // *Вестник Таганрогского института управления и экономики*. – 2015. – № 1. – С. 71–74. – EDN: UCOPDZ.
5. Бормотова Е. Г., Липатова Н. Г., Шипилов Д. Б. Таможенный контроль в морском пункте пропуска с использованием механизма «единого окна» // *Вестник Российской таможенной академии*. – 2015. – № 2. – С. 75–80. – EDN: TVVNSR.
6. Денисова Н. А., Наливайко Ю. А. Использование технологии блокчейн для повышения уровня безопасности центра электронного декларирования и КПС «Портал Морской порт» на примере морских портов СЗТУ // *Бюллетень инновационных технологий*. – 2019. – Т. 3. – № 2(10). – С. 11–14. – EDN: VFLJWX.
7. Коробкова М. Н. Применение механизма «единого окна» в морских портах в целях повышения качества портовых услуг // *Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии*. – 2017. – № 2 (62). – С. 37–41. – EDN: NRLOGN.
8. Маликова Т. Е., Янченко А. А., Вольнов И. Н. Модель массового обслуживания импортного грузопотока с применением технологии предварительного информирования // *Вестник Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова*. – 2017. – № 2. – С. 280–287. – <https://doi.org/10.21821/2309-5180-2017-9-2-280-287>. – EDN: YLFWJN.
9. Малышенко Ю. В., Полошевец А. А., Колбешин В. А. Актуальные вопросы внедрения предварительного информирования о товарах, перемещаемых морским транспортом // *Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии*. – 2015. – № 1(53). – С. 35–49. – EDN: TRRJED.
10. Медков А. А., Зоидов К. Х., Зоидов З. К. Перспективы формирования и регулирование грузовой базы трансграничных путей сообщения на территории стран единого экономического пространства // *Евразийская экономическая интеграция*. – 2015. – № 3(28). – С. 13–47. – EDN: SGSCEN.
11. Петухова А. О., Боброва В. В. Порядок присвоения классификационного кода ТН ВЭД на этапе предварительного информирования // *Инновационная наука*. – 2022. – № 10–1. – С. 19–22. – EDN: NZATAH.
12. Пилипчук В. В., Плоткина Н. П. Проблемы совершенствования управления таможенной деятельностью и направления их решения // *Таможенная политика России на Дальнем Востоке*. – 2018. – № 3(84). – С. 45–51. – <https://doi.org/10.17238/issn1815-0683.2018.3.45>. – EDN: SKWFLH.
13. Смольянинова Е. Н., Себедаш И. А. Проблемы предварительного информирования при перемещении товаров через таможенную границу Евразийского Экономического Союза морским видом транспорта // *Азимут научных исследований: экономика и управление*. – 2021. – Т. 10. № 1(34). – С. 276–278. – <https://doi.org/10.26140/anie-2021-1001-0067>. – EDN: JHKKKX.
14. Тонконог В. В., Филатова Е. В., Головань Т. В. Комплекс программных средств «Портал «Морской порт» как функциональный элемент механизма «единого окна» // *Вестник Российской таможенной академии*. – 2019. – № 2. – С. 49–56. – EDN: JMTADA.
15. Шпак А. С. Информационные технологии в логистике международных морских контейнерных перевозок: таможенный аспект // *Научные проблемы водного транспорта*. – 2018. – № 57. – С. 154–162. – EDN: YPWSYN.

References

1. Antonova, E. A., Belousova, T. I. (2017) [Problems of using preliminary information technology at sea checkpoints]. *Sovremennyye informatsionnyye tekhnologii i IT-obrazovaniye* [Modern information technologies and IT education]. Vol. 3. Iss. 4, pp. 180–187. (In Russ.).
2. Antonovich, K. A., Kuroptev, N. B. (2021) [Technology of preliminary information presentation on sea transport in the EAEU]. *Byulleten innovatsionnykh tekhnologiy* [Bulletin of innovative technologies]. Vol. 5. Iss. 2(18), pp. 81–87. (In Russ.).
3. Beh, A. P. (2022) [Application of promising technological solutions at checkpoints across the customs border]. *Byulleten' innovatsionnykh tekhnologiy* [Bulletin of innovative technologies]. Vol. 6. Iss. 3(23), pp. 39–41. (In Russ.).
4. Boltunova, L. N., Zimovets, A. V. (2015) [Preliminary information regarding goods imported by sea as a tool for speeding up customs operations]. *Vestnik Taganrogskegogo instituta upravleniya i ekonomiki* [Bulletin of the Taganrog Institute of Management and Economics]. Vol. 1, pp. 71–74. (In Russ.).
5. Bormotova, E. G., Lipatova, N. G., Shipilov, D. B. (2015) [Customs control at the sea checkpoint using the “single window” mechanism]. *Vestnik Rossiyskoy tamozhennoy akademii* [Bulletin of the Russian Customs Academy]. Vol. 2, pp. 75–80. (In Russ.).
6. Denisova, N. A., Nalivaiko, Yu. A. (2019) [Using blockchain technology to increase the security level of the electronic declaration center and the CPS “Portal Seaport” on the example of seaports of NWTU]. *Byulleten innovatsionnykh tekhnologiy* [Bulletin of innovative technologies]. Vol. 3. Iss. 2(10), pp. 11–14. (In Russ.).
7. Korobkova, M. N. (2017) [Application of the “single window” mechanism in seaports in order to improve the quality of port services]. *Uchenyye zapiski Sankt-Peterburgskogo imeni V. B. Bobkova filiala Rossiyskoy tamozhennoy akademii* [Scientific notes of the St. Petersburg named after V.B. Bobkov branch of the Russian Customs Academy]. Vol. 2 (62), pp. 37–41. (In Russ.).
8. Malikova, T. E., Yanchenko, A. A., Volnov, I. N. (2017) [Model of mass service of imported cargo traffic using preliminary information technology]. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admiral S.O. Makarova* [Bulletin of the State University of the Sea and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov]. Vol. 2, pp. 280–287. (In Russ.).
9. Malyshechenko, Yu. V., Poloshevets, A. A., Kolbeshin, V. A. (2015) [Actual issues of introduction of preliminary information on goods transported by sea] *Uchenyye zapiski Sankt-Peterburgskogo imeni V.B. Bobkova filiala Rossiyskoy tamozhennoy akademii* [Scientific notes of St. Petersburg branch of RTA]. Vol. 1(53), pp. 35–49. (In Russ.).
10. Medkov, A. A., Zoidov, K. H., Zoidov, Z. K. (2015) [Prospects for the Formation and Regulation of the Cargo Base of Transboundary Railways in the Territory of the Countries of a Single Economic Space]. *Yevraziyskaya ekonomicheskaya integratsiya* [Eurasian Economic Integration]. Vol. 3(28), pp. 13–47. (In Russ.).
11. Petukhova, A. O., Bobrova, V. V. (2022) [The procedure for assigning the classification code TN VED at the preliminary information stage]. *Innovatsionnaya nauka* [Innovative science]. Vol. 10–1, pp. 19–22. (In Russ.).
12. Pilipchuk, V. V., Plotkina, N. P. (2018) [Problems of improving the management of customs activities and the direction of their solution]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke* [Customs policy of Russia in the Far East]. Vol. 3(84), pp. 45–51. (In Russ.).
13. Smolyaninova, E. N., Sebedash, I. A. (2021) [Problems of preliminary information when moving goods across the customs border of the Eurasian Economic Union by sea transport]. *Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravleniye* [Azimuth of scientific research: economics and management]. Vol. 10. Iss.1 (34), pp. 276–278. (In Russ.).
14. Tonkonog, V. V., Filatova, E. V., Golovan, T. V. (2019) [Software package “Seaport Portal” as a functional element of the “single window” mechanism]. *Vestnik Rossiyskoy tamozhennoy akademii* [Bulletin of the Russian Customs Academy]. Vol. 2, pp. 49–56. (In Russ.).
15. Shpak, A. S. (2018) [Information technologies in logistics of international maritime container transportation: customs aspect]. *Nauchnyye problemy vodnogo transporta* [Scientific problems of water transport. VIGAVT Bulletin]. Vol. 57, pp. 154–162. (In Russ.).

Информация об авторе:

Игорь Подлесный, кандидат экономических наук, доцент, исполнительный директор JSC «Eurosим Travel», Рига, Латвия; приглашенный исследователь Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

ORCID ID: 0009-0004-5890-4691

e-mail: ip@eurosим.travel

Статья поступила в редакцию: 11.04.2023; принята в печать: 11.09.2023.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Information about the author:

Igor Podlesniy, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Executive Director of JSC «Eurosим Travel», Riga, Latvia; Visiting Researcher of the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation

ORCID ID: 0009-0004-5890-4691

e-mail: ip@eurosим.travel

The paper was submitted: 11.04.2023.

Accepted for publication: 11.09.2023.

The author has read and approved the final manuscript.