

# Перспективы увеличения транзитного потенциала Евразийского экономического союза



**А. Г. Гетман,**  
к. э. н., доцент кафедры таможенного администрирования Северо-Западного института управления – филиала ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»



**И. А. Пластуняк,**  
к. э. н., доцент кафедры таможенного дела ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

В статье рассматриваются преимущества и перспективы модернизации комплекса программных средств «Портал Морской порт», используемого для подачи предварительной информации в таможенные органы при перемещении товаров морским транспортом и предложены направления его совершенствования.

**П**отенциал территории рассматривается как один из основных показателей, отражающих систему организации национально-хозяйства, региональную и производственную специализацию. На основе анализа этого показателя обосновываются стратегические цели и определяются направления развития. Согласно словарю [1. С. 498] под экономическим потенциалом понимается «экономическая способность экономики страны, ее отраслей, предприятий, хозяйств осуществлять производственно-экономическую деятельность, выпускать продукцию, товары, услуги, удовлетворять запросы населения, общественные потребности, обеспечивать развитие производства и потребления».

Для оценки совокупного экономического потенциала в теории и на практике предлагается использовать результативный подход по отдельным частным структурным элементам (рис. 1).

Развитие Евразийского экономического союза (ЕАЭС) дает основания утверждать, что подобную оценку следует проводить не только для отдельной страны и ее территории, но и для всего Союза. Направления интеграционного взаимодействия внутри Союза могут быть сформулированы с учетом деятельности Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) — постоянно действующего регулирующего органа ЕАЭС. Так, согласно [4] взаимодействие предполагается по следующим направлениям: торговля; энергетика и инфраструктура; экономика и финансы; техническое регулирование; таможенное сотрудничество; конкуренция и антимонопольное регулирование; внутренний рынок, информатизация и информационно-коммуникационные технологии. Интеграция в части транспорта и инфраструктуры во многом направлена на повышение привлекательности ЕАЭС и стран-участниц с позиций развития их транзитного потенциала.

Под транзитным потенциалом понимается способность транспортной системы обеспечивать высокий уровень пропускной способности транзитных потоков грузов в международном сообщении [5]. Факторы, влияющие на транзитный потенциал, делятся на геоэкономические (расположение относительно экономических центров), геополитические (стабильность международных отношений и безопасность транспортных коридоров), инфраструктурные (пропускная способность транспортной системы) и технологические (использование безперегрузочных технологий и качество логистического сервиса), а оценку транзитного потенциала обычно проводят на основании объема транзитных перевозок, времени и стоимости транзита.

Согласно исследованию [5] затраты на перевозку, в частности транзитную, в стране, не имеющей выхода к морю, выше, чем затраты прибрежного государства, а улучше-

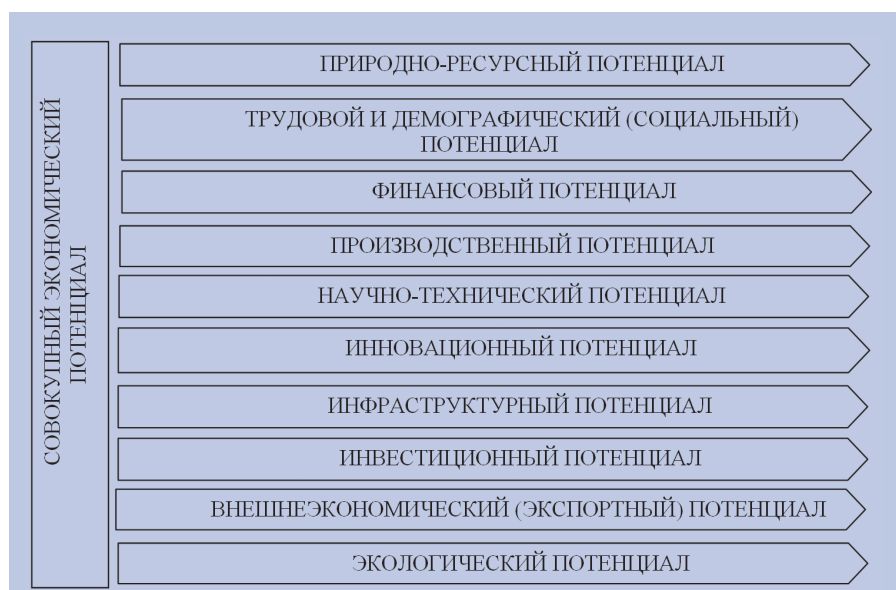


Рис. 1. Структура совокупного экономического потенциала (по данным [2, 3])

ние инфраструктуры на одно стандартное отклонение приводит к сокращению транспортных затрат на сумму, эквивалентную сокращению маршрута на 6 500 морских километров или 1 000 км по суше. При этом под улучшением инфраструктуры понимается не только преобразование отдельных элементов или формирование новых объектов, но и качественные преобразования, позволяющие повысить эффективность функционирования и экстенсивно использовать имеющиеся объекты. Последнего на современном этапе удается достичь за счет широкого использования цифровых технологий. Например, согласно данным, приведенным в докладе о концепции экосистемы транспортных коридоров в ЕАЭС [6], отмечается, что при внедрении процессов цифровизации в деятельность контрольно-надзорных органов время проверки на каждом автомобильном пункте пропуска может быть сокращено до 15 мин. Сегодня подобные простои при пересечении государственных границ увеличивают сроки доставки грузов по маршруту Ереван — Москва от 13 до 110 %, в среднем на 60 %.

Один из элементов цифровизации, которая направлена на увеличение транзитного потенциала ЕАЭС вследствие снижения времени нахождения транспортных средств и товаров в пунктах пропуска и, как следствие, на повышение привлекательности портов, расположенных на внешней границе ЕАЭС, — система предварительного информирования.

Следует отметить, что предварительное информирование предусматривает заблаговременное направление в таможенный орган сведений о ввозимых товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию ЕАЭС. Согласно ст. 11 Таможенного кодекса ЕАЭС указанные сведения используются «для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля... ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля».

Перевозчик, перемещающий товар через таможенную границу ЕАЭС, или заинтересованное лицо, уполномоченное в отношении товаров (грузовладелец, таможенный представитель, декларант) обязан не позднее определенного срока (табл. 1) подать основные сведения, касающиеся товаров и транспортных средств.

Естественная сложность в настоящее время состоит в достоверности и полноте сведений, что не позволяет в полной мере

Таблица 1. Порядок предварительного информирования таможенных органов

Вид транспорта	Лицо, генерирующее ПИ	Сроки подачи ПИ в таможенные органы
Автомобильный	Перевозчик или доверенное лицо	За два часа до ввоза товара на таможенную территорию ЕАЭС
Морской	Перевозчик или доверенное лицо	За шесть часов до планируемого времени захода судна в первый порт государства — члена Союза. Если время перехода судна до его захода в порт составляет менее шести часов, ПИ представляется до фактического выхода судна из порта отхода
Воздушный	Перевозчик или доверенное лицо	За два часа до прилета. Если полет продолжается менее 2,5 ч, то не позднее чем через 30 мин после взлета
Железнодорожный	Перевозчик или доверенное лицо	За два часа до ввоза товаров на таможенную территорию ЕАЭС. Если от станции отправления до ввоза требуется менее двух часов, то ПИ подается до фактического убытия железнодорожного состава со станции отправления

**Примечание:** ПИ — предварительная информация. Сведения приведены на основе решений ЕЭК № 51 от 10.04.2018, № 26 от 17.04.2018, № 57 от 17.04.2018, № 62 от 24.04.2018 (документы в редакции от 31.07.2018). Согласно Решению ЕЭК от 31 июля 2018 г. № 124 предварительное информирование вводится в качестве обязательного для всех видов транспорта с 1 июля 2019 г.

минимизировать время на таможенный и иные виды государственного контроля в пунктах пропуска.

Следует отметить, что предварительное информирование в РФ на морском транспорте осуществляется посредством комплекса программных средств (КПС) «Портал Морской порт», разработанного ФТС России. Комплекс программных средств предназначен для организации совместного рабочего процесса, основанного на принципах единого окна между участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД), государственными контрольными органами и иными лицами в области морских перевозок в морских портах РФ посредством электронного обмена сведениями и документами (рис. 2).

Автоматизированные с помощью КПС процессы во время прибытия и убытия судна на территорию ЕАЭС предусматривают:

- подготовку и предоставление предварительной информации;
- подготовку и представление предварительного пакета электронных документов и сведений (ПДС) на прибытие;
- осуществление государственного контроля в отношении судна и предполагаемых к ввозу на территорию ЕАЭС товаров; принятие предварительных решений в отношении судна и товаров, оформление результатов контроля;
- представление окончательного ПДС на прибытие при заходе судна в порт;
- осуществление государственного контроля в отношении судна и ввозимых



Рис. 2. Структура комплекса программных средств «Портал Морской порт»: ЕАИС ТО — Единая автоматизированная информационная система таможенных органов

Таблица 2. Автоматизированные процессы в комплексе программных средств «Портал Морской порт»

Осуществление операций во время прибытия морского судна и товаров	Осуществление операций во время убытия морского судна и товаров
Подготовка и представление ПИТ	Подготовка и представление поручений на погрузку товаров на судно
Подготовка и представление предварительного ПДС на прибытие	Принятие решений в отношении погрузки товаров на судно
Принятие предварительных решений	Подготовка и предоставление ПДС на убытие
Представление окончательного ПДС при заходе судна в порт	Осуществление государственного контроля и оформление результатов
Осуществление государственного контроля, принятие окончательных решений и оформление их результатов	

на территорию ЕАЭС товаров; принятие окончательных решений в отношении товаров и судна, оформление результатов контроля;

- определение порядка действий при разгрузке товаров и размещении их на временное хранение в зонах таможенного контроля (табл. 2).

**Примечание:** ПДС — пакет электронных документов и сведений; ПИТ — предварительная информация о товарах.

Таким образом, предварительную информацию, поданную через портал, можно разделить на предварительную информацию о товарах (ПИТ) и предварительный пакет документов и сведений на судно и перевозимые на нем товары (предварительный ПДС) (рис. 3).

Комплекс «Портал Морской порт» — программное средство единой автоматизированной информационной системы таможенных органов РФ, служащее интерфейсом между информационными системами иных участников, которые задействованы в процессах перевозки и обработки товаров в морском порту. Интерфейсная система подразумевает, что информация, полученная от участника ВЭД, обрабатывается в разных информационных системах соответствующих контролирующих органов (программные средства ЕАИС ТО; базы данных Россельхознадзора: «Меркурий» и «Аргус», и Роспотребнадзора; информационные системы организаций и ведомств, взаимодействие которых основывается на технологиях межведомственного взаимодействия: система межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ), портовая система PortCall).

Согласно технологии работы в КПС «Портал Морской порт» подача сведений и документов предусматривает несколько этапов в зависимости от наличия информации (о судне, товарах), необходимой должностным лицам государственных контрольных органов для осуществления государственного

контроля. Предварительно контроль осуществляется при подаче предварительной информации, окончательно — при подаче окончательного пакета документов и сведений (окончательный ПДС) по прибытии на таможенную территорию ЕАЭС. На практике оказывается, что сведения, представленные при предварительном информировании, далеко не всегда соответствуют окончательному ПДС. Это обусловлено не только большим количеством товаров на судне, но и предоставлением неполной информации грузоотправителем.

Согласно статистическим данным в регионе деятельности Северо-Западного таможенного управления портал используют более 250 участников ВЭД: 26 операторов морского терминала, 184 перевозчика, 22 агентствующие компании, 10 получателей/отправителей [7], опыт работы которых показывает, что КПС «Портал Морской Порт» выполняет следующие главные задачи:

- реализует технологию предварительного информирования;
- реализует технологию работы, базирующуюся на принципах единого окна» (все участники перевозочного процесса подают единый пакет электронных документов и сведений для всех государственных контрольных органов, осуществляющих функции по контролю и надзору в отношении ввозимых товаров и морских судов), что позволяет сократить сроки прохождения всех процедур, связанных с перемещением товаров морским транспортом;
- обеспечивает возможность замены бумажных документов на электронные.

За время эксплуатации КПС «Портал Морской порт» Новороссийским юго-восточным таможенным постом удалось снизить время нахождения товаров в морском порту до 3,87 суток [8].

Полученные результаты свидетельствуют о целесообразности рекомендовать

внедрение портала как средства предоставления предварительной информации и информационного взаимодействия участников ВЭД, таможенных и других государственных контрольных органов, а также Единой автоматизированной информационной системы (ЕАИС) таможенных органов всем странам — участницам ЕАЭС при перемещении товаров морским транспортом.

Однако дальнейшее направление оптимизации портала должно быть связано с реализацией следующих предложений:

- на уровне Правительства РФ провести четкое разграничение функций, поскольку до сих пор иные государственные контрольные органы фактически не работают с КПС «Портал Морской порт», например, не установлено полноценное взаимодействие с органами Россельхознадзора;
- Федеральной таможенной службе следует доработать связь КПС «Портала Морской порт» с другими КПС в рамках ЕАИС, чтобы исключить существующую сейчас автономность работы;
- доработать портал и включить в КПС возможность применять систему управления рисками; сегодня сведения, полученные во время прибытия товара, не могут быть проанализированы таможенными органами, на их основании не принимаются решения по минимизации рисков; расширение перечня информации, обязательной для закрепления в КПС «Портал Морской порт», связи с другими КПС в рамках ЕАИС позволят обоснованно принимать решения и применять систему управления рисками;
- сократить временные затраты на внесение сведений о ввозимых товарах для участников ВЭД и таможенных органов; например, при заполнении коносаментов на убытие судна, по предварительным оценкам, таможенным органам при существующей системе представления информации требуется около 35 ч непрерывного ручного ввода информации; для сокращения временных затрат необходимо предусмотреть возможность обращения к иным базам данных, в частности к базам данных поставщика товара, чтобы автоматически подгружать имеющиеся документы и сведения;
- обеспечить предоставление информации о запретах и ограничениях в электронной форме в ответ на информацию, представленную перевозчиком о прибытии/убытии судна и грузов или грузовладельцем о товарных партиях от других контролирующих органов;

- предусмотреть отдельную функцию «Создать новое уведомление для иных видов государственного контроля»; сегодня интерфейс страницы не позволяет это сделать, у заинтересованного лица возникают сложности при формировании уведомления для целей осуществления иных видов государственного контроля [9. С. 19];

- увеличить количество форм для заполнения; единственная форма для заполнения в автоматическом режиме при формировании уведомления в портале показывает только форму предварительной информации на товары для иных видов государственного контроля; заинтересованному лицу приходится в ручном режиме добавлять форму ПИТ в объеме декларации на товары [9. С. 20];

- доработать портал в части возможности осуществления поиска по определенным критериям; пока невозможно осуществлять поиск по выбранному критерию (например, по нарушителю, по получателю и т. д.), т. е. нет дифференциации участников ВЭД на предварительном этапе, что не согласуется с действующей концепцией реализации системы управления рисками;

- доработать портал и включить возможность учета частичной выгрузки товаров на пост, отличный от места прибытия; пока, в отсутствие этой функции, товар может быть частично утерян и не учтен таможенными органами.

Следует отметить, что помимо указанной предварительной информации в портовую систему контроля согласно приказу Минтранса России от 26.10.2017 № 463 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» предоставляются, в частности, следующие сведения:

- основные характеристики судна;
- тип и количество груза на судне (для каждого типа груза);
- планируемые операции с судном, грузом и отходами в морском порту;
- список пассажиров на борту судна;
- ожидаемые даты и время захода судна в порт и выхода из порта.

Таким образом, информация дублируется, но в портовой системе контроля она более полная, поскольку во многом определяет время на совершение отдельных дорогостоящих операций с грузом в порту прибытия, например, стальнойное время. Дальнейшее развитие КПС может быть основано на синхронизации имеющейся в информационных системах информации. Дополнительно



Рис. 3. Представление предварительной информации на морском транспорте

следует разработать порядок, позволяющий заинтересовать грузополучателя (или иное лицо, имеющее полномочия в отношении товаров, перемещаемых на судне) соблюдать сроки представления информации о товарах перевозчику, который консолидирует ее и представляет в таможенный орган в месте прибытия судна.

Указанные предложения позволяют повысить транзитный потенциал стран ЕАЭС за счет уменьшения времени на контрольно-надзорные мероприятия в морском порту и рисков применения излишних форм таможенного контроля. Эффективность предлагаемых мер можно контролировать через ключевые показатели по направлению «Таможенное администрирование», представленные в распоряжении Правительства РФ № 20-р [10] и направленные на создание условий для ускорения перехода на электронный документооборот между участниками ВЭД и государственными контрольными органами и повышение привлекательности морских портов. ■

#### Литература

1. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Старицкая Е. Б. Современный экономический словарь. 6-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2019. — 512 с.
2. Меньщикова В. И. Экономический потенциал региона: терминология, структура, модель // Вестн. ТГУ. Сер.: Гуманитар. науки. Экономика. 2010. Вып. 4 (84). С. 51–63.
3. Малевич Ю. В., Лукин М. А. Оценка совокупного экономического потенциала таможенной территории // Вестн. ИНЖЭК. Сер.: Экономика. 2014. № 1 (68). С. 19–23.
4. Евразийская экономическая комиссия. Структура комиссии/ — URL: <http://eaeunion.org/ru/Pages/structure.aspx> (Дата обращения 29.12.2018).

5. Тохиров Т. И. Концепция транзитного потенциала автотранспортной системы региона // Науч. журн. НИУ ИТМО. Сер. Экономика и экологический менеджмент. 2014. № 2 (17). — URL: <http://economics.iibt.ifmo.ru/file/article/11122.pdf> (дата обращения 23.01.2019).
6. Концепция экосистемы транспортных коридоров в ЕАЭС прошла первое обсуждение. Новости ЕАЭС. — URL: [https://www.alt.ru/ts\\_news/64935/](https://www.alt.ru/ts_news/64935/) (Дата обращения 20.01.2019).
7. Северо-Западное таможенное управление: о работе комплекса программных средств «Портал Морской порт». Официальный сайт Северо-Западного таможенного управления. — URL: [http://sztu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=27532:-l-r&catid=175:2011-01-12-11-12-47&Itemid=101](http://sztu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=27532:-l-r&catid=175:2011-01-12-11-12-47&Itemid=101) (Дата обращения 20.01.2019).
8. Комплекс программных средств «Портал «Морской порт» на службе у таможен. Официальный сайт ФТС России. — URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=23601:-l-l-r--&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2055](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=23601:-l-l-r--&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2055) (Дата обращения 20.01.2019).
9. Белоусова Т. И., Антонова Е. И., Романов В. В. и др. Взаимодействие таможенных органов с государственными контрольными органами в пунктах пропуска свободного порта Владивосток // Тамож. полит. России на Дальнем Востоке. 2017. № 3 (80). С. 16–26.
10. Распоряжение Правительства РФ от 17.01.2019 № 20-р «Об утверждении плана «Трансформация делового климата» и признании утратившими силу актов Правительства РФ».