

УДК 339.543**Экономические проблемы участника ВЭД при перемещении грузов и транспортных средств через морские порты России****Арестова Юлия Александровна**

Кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры организации перевозок и управления на транспорте,
доцент кафедры таможенного права,
Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова,
353913, Российская Федерация, Новороссийск, пр. Ленина, 93,
e-mail: arestova5@mail.ru

Аннотация

Актуальность обозначенной темы исследования обуславливается необходимостью сокращения сроков доставки грузов, что является одним из критериев качества доставки грузов, особенно в условиях смешанных перевозок. Целью исследования явилось изучение специфики перемещения грузов и транспортных средств через морские пункты пропуска. Очевидной проблематикой в данном вопросе выступают многочасовые задержки в портах связанные с оформлением судов и грузов. Подобные простои не только увеличивают общее время доставки грузов, но и влекут серьезные убытки для перевозчика, что в конечном итоге сказывается на конечной цене товара. Кроме того, данный аспект негативно сказывается и на внешнеторговом обороте страны. Таким образом, в статье подверглись изучению и рассмотрению на предмет разработки механизма их решения такие вопросы, как простои судов в российских портах при прибытии/убытии, связанные с организацией работы государственных контрольных органов и необходимостью оформления большого количества документов.

Для цитирования в научных исследованиях

Арестова Ю.А. Экономические проблемы участника ВЭД при перемещении грузов и транспортных средств через морские порты России // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2017. Том 7. № 7А. С. 73-80.

Ключевые слова

Морские порты, прибытие / убытие судов, государственные контролирующие органы, предварительное информирование, механизм «единого окна».

Введение

Важнейшими критериями, оказывающими непосредственное влияние на качество и эффективность транспортного обслуживания производства, являются время, скорость доставки грузов и степень их сохранности. Особую сложность составляет достижение экстремума значений этих показателей при осуществлении перевозки морским транспортом в виду его специфичности, выраженной в оформлении грузов и транспортных средств в морских портах. Таким образом, вышесказанное подтверждает актуальность выбранной темы и в качестве цели исследования определяет формулирование проблемных аспектов работы механизма данного процесса.

Прежде всего, следует сказать, что проблема не нова. Попыткой ее решения стал утвержденный Распоряжением Правительства РФ от 30 апреля 2014 г. № 739-р «План мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах» (далее – план). Кроме того, данный план интегрирован в 19 п. дорожной карты «Совершенствование таможенного администрирования» (Распоряжение Правительства РФ № 1125-р).

Целью утвержденного плана является упрощение в морских портах порядка оформления товаров и транспортных средств, а также формирование благоприятных условий для развития инвестиционного климата. Основным инструментарием выступает переход на электронный документооборот, внедрение механизма «единого окна», гармонизация документов и унификация сведений, представляемых в государственные контрольные органы (далее – ГКО), принятие ими решения о грузовых операциях до прибытия судна в порт и т. д.

Для оценки эффективности реализации плана был выбран контрольный показатель, данные по которому представлены в таблице 1.

Таблица 1 - Контрольный показатель оценки эффективности реализации плана

Наименование контрольного показателя	Единица измерения	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Срок нахождения товара в морском порту, за исключением хранения	сутки	8	6	4	2

Реализация разработанного плана на 2014-2018 гг. близится к своему завершению, в связи с чем, видится целесообразным подвести итоги.

Необходимо отметить, что в европейских портах грузовые операции начинаются немедленно по прибытию судна, а также немедленно по завершению погрузки судно убывает. Таким образом, задержка, связанная с работой государственных контрольных органов, отсутствует, чего нельзя сказать о российских портах. Практика показывает, что в среднем по морским пунктам пропуска подобные задержки составляют от 45 минут до 6 часов. Мероприятия плана отражают данную проблематику и направлены на ее решение.

Однако конец планового периода и проведенный анализ не позволяют отметить достижения установленного на 2017 год уровня контрольного показателя, составляющего 2 дня нахождения груза в морском порту, без учета его хранения.

Основными причинами невыполнения поставленных задач плана видится следующее.

а) Недоработанная процедура предварительного информирования (далее – ПИ) на водном транспорте.

В настоящее время только идет работа по подготовке проекта Решения ЕЭК о представлении ПИ при ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС водным транспортом, которое призвано унифицировать правовой статус всех портов стран-участниц ЕАЭС.

Особое внимание следует обратить на соотношение предварительного декларирования и ПИ.

Во-первых, следует поднять вопрос принятия решения о возложении обязанности по представлению ПИ при ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС водным транспортом на перевозчика (в качестве одного из возможных субъектов). Подчеркнем, что права и обязанности перевозчика ограничены международным правом и конкретным договором перевозки. Следовательно, он не может знать всей необходимой для ПИ информации о грузе. В связи с этим, видится целесообразным предоставлять перевозчиком предварительную информацию о товаре в объеме сведений включенных в коносамент (судовой манифест), а остальные данные отражать в предварительной декларации, поданной декларантом, таможенным представителем или экспедитором.

Во-вторых, в проекте указано, что при наличии предварительной декларации на ввозимые товары, при подаче ПИ в электронном виде допускается указание номера предварительной декларации для использования ее сведений с целью ПИ. Лицо, подавшее декларацию, обязано сообщить перевозчику ее номер, однако в проекте не предусматривается ответственность за неисполнение данного требования.

В-третьих, видится нецелесообразным предусмотренная в проекте необходимость предоставления ПИ при транзите даже в случае подачи электронной транзитной декларации.

б) Совершенствование механизма «единого окна», включая гармонизацию предоставляемых документов и сведений по прибытию/убытию судов и перемещаемых на них грузов для ГКО.

В европейском сообществе в соответствии с международной конвенцией ФАЛ 2002 года, требуется восемь форм документов при прибытии и шесть форм документов при убытии судна. В свою очередь, отечественные требования составлены не четко, что приводит к увеличению перечня требуемых от перевозчиков документов в 6-11 раз, по сравнению с конвенцией.

Кроме того, имеет место дублирование предназначенных для ГКО документов и сведений,

вызванное отсутствием доработанного механизма функционирования «единого окна».

В настоящий момент информация продолжает подаваться в бумажном виде, но, прежде чем морской агент подаст информацию о приходе судна в бумажном виде, он должен ввести ту же самую информацию в электронном виде в информационную систему государственного портового контроля Модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации» (Приказ Минтранса России № 140), в информационную систему предварительного информирования, и, наконец, портал ФТС РФ КПС «Портал Морской Порт». Мы видим наглядный пример раздутого количества информационных систем, сокращение которого возможно посредством механизма «единого окна».

Важно подчеркнуть, что КПС «Портал Морской Порт», являющийся внешней системой ФТС РФ, как раз позиционируется последними как «единое окно», тем не менее, говорить о его полноценном использовании пока рано.

Новороссийская таможня сообщила о первом опыте бездокументарного таможенного контроля с применением сведений из электронных документов КПС «Портал Морской Порт» и проведения государственной отходной комиссии морского судна с грузом на Новороссийском центральном таможенном посту [Бездокументарный таможенный контроль, www]. Пример, безусловно, положительный, однако есть и явные недостатки работы отечественного механизма «единого окна», а именно:

- 1) таможенные органы продолжают требовать бумажный комплект документов на приход и отход суда;
- 2) отсутствие электронной системы манифестов (Electronic Manifest System (EMS)), успешно функционирующей в странах Европейского Союза;
- 3) на портал имеют доступ ГКО, обеспечивающие ветеринарный контроль, карантинно-фитосанитарный и санитарно-карантинный контроль. Однако они не используют в полной мере ресурсы портала, что обусловлено недоработкой совместной информационной среды и правового поля. С другой стороны, основной проблемой осуществления бездокументарной системы оформления прихода/отхода судов в морских портах остается вопрос подачи бумажных документов. Так, описываемая система подразумевает оформление судна с применением электронного документооборота, в то время как Федеральная налоговая служба продолжает требовать предоставления бумажного варианта манифеста и поручения на погрузку с отметкой таможенного органа.
- 4) Интерфейс портала не доработан, что влечет частые сбои.

Заключение

Подводя итог, следует отметить, что скорейшее решение сформулированных выше проблем при перемещении грузов и транспортных средств через морские пункты пропуска, существенно повысит качество транспортного процесса как за счет сокращения времени процедуры оформления, так и издержек государства и участника ВЭД.

Библиография

1. Бездокументарный таможенный контроль // SeaNews. 2017. 11 июля. URL: <http://www.seanews.ru/alllist.asp?geo=&search=11>
2. Внешняя подсистема КПС «Морской порт». URL: <http://sea.customs.ru/Account/Login?ReturnUrl=%2f>
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 03.07.2016); принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 31.03.1999; одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 22.04.1999 // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
4. Основные принципы перемещения товаров и транспортных средств международной перевозки через таможенную границу. URL: http://studopedia.ru/9_111175_osnovnie-printsipi-peremeshcheniya-tovarov-i-transportnih-sredstv-mezhdunarodnoy-perevozki-cherez-tamozhennuyu-granitsu.html
5. Приказ Минтранса России № 140 от 20.08.2009 г «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92157/
6. Приказ ФТС РФ от 10.03.2006 № 192 «Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации» // Таможенный вестник. 2006. № 7.
7. Распоряжение Правительства РФ от 30.04.2014 № 739-р «Об утверждении плана мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах» // Российская газета. 2014. 7 мая.
8. Таможенный кодекс таможенного союза: офиц. текст. М.: Омега, 2016. 176 с.
9. Участники ВЭД. URL: http://www.consultant.ru/law/podborki/uchastniki_vjed/
10. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27.11.2010 № 311-ФЗ: Принят Государственной Думой 19 ноября 2010 года; Одобрен Советом Федерации 24 ноября 2010 года // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 48. Ст. 6252.
11. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL): Adoption: 9 April 1965; Entry into force: 5 March 1967. URL: [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-facilitation-of-international-maritime-traffic-\(fal\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-facilitation-of-international-maritime-traffic-(fal).aspx)

Economic problems of a foreign economic activity participant in the movement of goods and vehicles through the seaports of Russia

Yuliya A. Arestova

PhD in Economy, Docent,

Associate Professor at the Department of Organization of transportation and Management on

transport, Associate Professor at the Department of Customs law,

Admiral Ushakov State Maritime University,

353913, 93 Lenin's ave., Novorossisk, Russian Federation,

e-mail: arestova5@mail.ru

Abstract

This study examines the economic problems of a foreign economic activity participant in the movement of goods and vehicles through the seaports of Russia. The methodological basis of this research involves dialectics, as well as logical and comparative legal methods. The relevance of the research topic is conditioned by the need to shorten the delivery of goods, which is one of the criteria for the quality of cargo delivery, especially in multimodal transport. The purpose of this research is to study the specifics of the movement of goods and vehicles through sea checkpoints. Obvious problem in this matter is the many hours delay in ports related to customs registering of ships and cargo. Such downtime not only increases the total time of delivery, but also entails serious losses for the carrier, which ultimately affects the final price of the goods. In addition, this aspect has a negative impact on the country's foreign trade turnover. Thus, the article examines and considers the development of a mechanism to solve such problems as the downtime of vessels in Russian ports at arrival/departure, related to the organization of work of state control bodies and the need to execute a large number of documents.

For citation

Arestova Yu.A. (2017) Ekonomicheskie problemy uchastnika VED pri peremeshchenii Грузов и транспортных средств через морские порты России [Economic problems of a foreign economic activity participant in the movement of goods and vehicles through the seaports of Russia]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 7 (7A), pp. 73-80.

Keywords

Seaports, arrival / departure of vessels, state supervision bodies, advance notification, "single window" mechanism.

References

1. Bezdokumentarnyi tamozhennyi kontrol' [Non-documentary customs control] (2017). *SeaNews*, 11th July. Available at: <http://www.seanews.ru/alllist.asp?geo=&search=11> [Accessed 11/07/17].
2. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL): Adoption: 9 April 1965; Entry into force: 5 March 1967. Available at: [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-facilitation-of-international-maritime-traffic-\(fal\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-facilitation-of-international-maritime-traffic-(fal).aspx) [Accessed 20/05/17].
3. Federal'nyi zakon "O tamozhenom regulirovanii v Rossiiskoi Federatsii" ot 27.11.2010 No. 311-FZ: Prinyat Gosudarstvennoi Dumoi 19 noyabrya 2010 goda; Odobren Sovetom Federatsii 24 noyabrya 2010 goda [About Customs Regulation in the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 311-FZ of 27.11.2010: Accepted by the State Duma on November 19, 2010; Approved by Council of the Russian Federation on November 24, 2010] (2010). *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii (St. 6252)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 6252)], 48.
4. Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot `30.04.1999 No. 81-FZ (red. ot 13.06.2015): prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Fed. 31.03.1999: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 22.04.1999 [The Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 81-FZ of April 30, 1999 (as amended on June 13, 2015)] (1999). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 2207)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art. 2207)], 18.
5. *Osnovnye printsipy peremeshcheniya tovarov i transportnykh sredstv mezhdunarodnoi perevozki cherez tamozhennuyu granitsu* [The basic principles of the movement of goods and vehicles of international transport across the customs border]. Available at: http://studopedia.ru/9_111175_osnovnie-printsipi-peremeshcheniya-tovarov-i-transportnih-sredstv-mezhdunarodnoy-perevozki-cherez-tamozhennuyu-granitsu.html [Accessed 20/05/17].
6. Prikaz FTS RF ot 10.03.2006 No. 192 "Ob utverzhdenii Kontseptsii sistemy predvaritel'nogo informirovaniya tamozhennykh organov Rossiiskoi Federatsii" [About approval of the Concept of the system of advance notification the customs authorities of the Russian Federation: Order of the Federal Customs Service of the Russian Federation No. 192 of March 10, 2006] (2006). *Tamozhennyi vestnik* [Customer Herald], 7.
7. Prikaz Mintransa Rossii No. 140 ot 20.08.2009 g "Ob utverzhdenii Obshchikh pravil plavaniya i stoyanki sudov v morskikh portakh Rossiiskoi Federatsii i na podkhodakh k nim" [On approval of General Rules for sailing and staying of ships at seaports of the Russian Federation and on approaches to them: Order of the Ministry of Transport of Russia No. 140 dated 20.08.2009].

Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92157/ [Accessed 20/05/17].

8. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 30.04.2014 No. 739-r "Ob utverzhdenii plana meropriyatii po uluchsheniyu transportnoi situatsii v morskikh portakh" [About the approval of the plan of measures to improve the transport situation at seaports: Decree of the Government of the Russian Federation No. 739-r of April 30, 2014] (2014). *Rossiiskaya gazeta* [Russian gazette], 7th May.
9. *Tamozhennyi kodeks tamozhennogo soyuza: ofits. tekst* [Customs Code of the Customs Union: Official Text] (2016). Moscow: Omega Publ.
10. *Uchastniki VED* [Participants of foreign trade activities]. Available at: http://www.consultant.ru/law/podborki/uchastniki_vjed/ [Accessed 20/05/17].
11. *Vneshnyaya podsistema KPS "Morskoi port"* [External subsystem of the "Sea Port" software]. Available at: <http://sea.customs.ru/Account/Login?ReturnUrl=%2f> [Accessed 20/05/17].