

УДК 338.242.2

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ МОРСКИХ ПОРТОВ**

Асанова К.К., Куроптев Н.Б.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии**THE MAIN DIRECTIONS OF IMPROVING THE STATE CONTROLS
IN THE RUSSIAN FEDERATION AND THEIR IMPACT ON THE
COMPETITIVENESS OF SEAPORTS**

Asanova K.K., Kuroptev N.B.

*St. Petersburg named after V.B. Bobkov branch of the Russian Customs Academy***Аннотация**

В статье рассмотрены основные направления по совершенствованию отдельных видов государственного контроля в морских пунктах пропуска, в том числе, с использованием информационных технологий. Также авторы описывают в статье, как сокращение временных издержек на проведение государственного контроля влияет на привлекательность и конкурентоспособность отечественных морских портов.

Ключевые слова: конкурентоспособность, морские порты, государственный контроль, таможенные контроль, информационные таможенные технологии, таможенные операции.

Abstract

The article discusses the main directions for improving certain types of state control at sea checkpoints, including the use of information technology. The authors also describe in the article how the reduction of time costs for state control affects the attractiveness and competitiveness of domestic seaports.

Keywords: competitiveness, seaports, state control, customs control, information customs technologies, customs operations.

Одной из приоритетных задач в области развития сферы транспорта России является создание условий по обеспечению устойчивой конкурентоспособности отечественных морских портов и их интеграции в мировую транспортную систему.

Ключевым фактором, который определяет конкурентную привлекательность морского порта, выступает скорость перевалки грузов. Но кроме обустройства и степени развитости портовой инфраструктуры существенное влияние на нее оказывает также время проведения отдельных видов государственного контроля импортируемых и экспортируемых товаров. В транспортной системе России морские перевозки являются одними из основных элементов, обеспечивающих как внутренние, так и международные связи. Особенно большое значение морской транспорт имеет для связей нашей страны с зарубежными странами для транспортировки внешнеторговых грузов [2].

Система государственного контроля, сложившаяся на сегодняшний день в мор-

ских пунктах пропуска, не является совершенной, имеет ряд недостатков и проблем, которые негативно влияют на конкурентоспособность морских портов России. В связи с этим необходимо выделить основные направления по улучшению таможенного и иных видов государственного контроля. При этом такое совершенствование должно не только содействовать упрощению и ускорению перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС, но и обеспечивать безопасность цепи поставок и делать отечественные порты более конкурентоспособными. Интегрирование морских транспортных узлов должно начинаться с формирования партнерских отношений внутри отдельно взятого узла [1].

В связи с тем, что первым и ключевым целевым ориентиром, указанным в Стратегии развития таможенной службы РФ до 2030 года, является полномасштабная цифровизация и автоматизация деятельности таможенных органов, совершенствование

государственного контроля в морских портах необходимо начинать с изменений в области функционирования КПС «Портал Морской порт» – основной информационной платформы для межведомственного информационного взаимодействия и электронного документооборота.

В первую очередь рекомендуется внести определенные изменения в наднациональные нормативно-правовые акты. В данном случае речь идет о ТК ЕАЭС и Решении Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предоставляемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом». Дело в том, что на сегодняшний день предварительная информация (далее - ПИ) в обязательном порядке (обязательный состав) представляется в объеме, необходимом для оценки рисков, а в расширенном составе – по желанию лиц, обладающих полномочиями в отношении товаров. Более того, необходимо отметить, что расширенный состав предварительной информации на товары (далее – ПИТ), в том числе привязанная ПИТ, подается заинтересованными лицами очень редко, так как они не замотивированы к ее представлению, а таможенные органы не в праве требовать данную информацию. Из-за этого возникает проблема, влияющая на организацию государственного контроля (так как ПИТ не подается, в КПС «Портал Морской порт» отсутствует возможность автоматического определения по коду ТН ВЭД ЕАЭС подконтрольных товаров, как следствие – обработка коносаментов должностным лицом таможенных органов вручную, самостоятельная проверка кода и принятие решения о назначении иных видов государственного контроля). Безусловно, это может занимать значительное количество времени и напрямую влиять на сроки проведения государственного контроля и нахождения товаров на территории морского порта.

Поэтому считаем необходимым, во-первых, внести изменения в п. 3 ст. 11 ТК ЕАЭС, чтобы представление ПИ осуществлялось в расширенном виде и в обязательном порядке как для оценки рисков и принятия предварительных решений, так и для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля. Во-вторых, рекомендуем внести изменений в пункты 5 и 6 Решений Коллегии ЕЭК № 51. Целесообразным является либо полное объединение данных

пунктов, либо акцентирование внимания на том, чтобы в обязательный состав ПИТ входили сведения о товарах, подлежащих иным видам государственного контроля.

В совокупности данные изменения могут положительным образом сказаться на времени осуществления государственного контроля. В первую очередь, это будет способствовать автоматическому отбору по коду ТН ВЭД ЕАЭС подконтрольных товаров, сократив личное участие должностного лица таможенного органа в данном процессе и ускорив обработку данных. Более того, если в обязательном порядке заблаговременно заинтересованным лицом будет подаваться расширенная ПИТ, это сильно ускорит процесс принятия предварительных решений о необходимости проведения государственного контроля на этапе, когда морское судно находится еще на пути в порт. В целом это, определенно, увеличит конкурентоспособность отечественных морских портов, так как время нахождения товаров в порту сократится за счет уменьшения количества дополнительных перемещений контейнера, и как следствие, уменьшатся материальные расходы за погрузо-разгрузочные работы.

Немаловажным направлением совершенствования государственного контроля в части экспортных операций является создание электронного документооборота между участниками ВЭД, ФТС и ФНС России. Предлагается создать единую электронную базу документов, а также внести определенные поправки в ст. 165 НК РФ. Конечно, в первую очередь необходимо, чтобы положения национального налогового законодательства полностью соответствовали переходу на безбумажный оборот. В связи с этим следует внести изменения, которые бы позволили всем налогоплательщикам представлять необходимые документы для подтверждения нулевой ставки НДС исключительно в электронной форме посредством обмена между таможенной и налоговой службами.

Сейчас для того, чтобы получить право на применение льготы по уплате НДС при экспорте, налогоплательщик обязан предоставить в ФНС либо полный комплект документов в бумажном виде (с проставленными отметками таможенного органа выезда), которые подтверждают это право, либо направить электронный реестр через операторов электронного документооборота. Как правило, бумажный пакет документов для подтверждения нулевой ставки

НДС используют небольшие компании, у которых в течение года бывает 10–30 поставок товаров. А крупные участники ВЭД, перемещающие товары в больших объемах, подают в налоговую службу электронные реестры.

ВЭД значительно сократятся, а таможенные органы смогут сосредоточиться на проведении государственного контроля в отношении экспортных товаров (их не будут отвлекать заинтересованные лица, а также не будет тратиться время на проставление



Рис. 1. Взаимодействие ФТС и ФНС России посредством СМЭВ при подтверждении нулевой ставки НДС без участия налогоплательщика

Мы считаем, что создание единой базы данных, пользователями которой будут как участники ВЭД, так и ФТС, ФНС России, значительно сократит временные издержки, связанные с проставлением отметки «Товар вывезен» таможенными органами на таможенной декларации и на транспортном документе.

В случае если автоматизировать процесс подтверждения нулевой ставки НДС, участникам ВЭД не придется посещать таможенный орган в месте убытия товаров, и таможня для них станет «незаметной», а у инспекторов не будет необходимости проставлять «живые» печати на декларации и в транспортном документе. В случае создания единой электронной базы документов у таможенного органа уже будут иметься все необходимые экспортные документы в электронном формате с проставленными и заверенными электронной подписью отметками. Далее их достаточно будет отправить в «единое облако», доступ к которому будет также иметься у налоговой службы. Иными словами, временные затраты участников

штампов). Схема взаимодействия ФТС и ФНС России посредством СМЭВ при подтверждении нулевой ставки НДС, предложенная авторами, показана ниже (рис. 1).

Создание единой электронной базы является актуальным, поскольку на сегодняшний день взаимодействие ФНС и ФТС России – одно из главных направлений совершенствования межведомственного взаимодействия. В настоящее время законодательством четко не регламентирован способ электронного взаимодействия данных служб. Так, п. 17 ст. 165 НК РФ обязывает таможенню передавать налоговой инспекции сведения по экспортным операциям в электронной форме, а п. 18 этой же статьи – разработать указанным ведомствам совместно перечень сведений, форматы и порядок электронного взаимодействия. Однако сейчас никаких четких разъяснений по этому вопросу нет, а соответствующие подзаконные акты не утверждены, остаются действующими лишь общие документы, в частности Соглашение о сотрудничестве ФТС России № 01-69/1, ФНС России № ММ-27-2/1 от 21.01.2010, которое в большей степени

направлено на обмен информацией между налоговой и таможенной службами о действиях участников ВЭД в целом.

Отдельно стоит отметить, что ряд проблемных вопросов в КПС «Портал Морской порт», связанных с недоработками интерфейса, функционалом программы, периодически возникают по причине того, что данное программное средство разрабатывается специалистами в области информационных технологий, которые не имеют необходимых компетенций в сфере таможенного дела. В связи с этим, в качестве одного из направлений по совершенствованию организации государственного контроля и взаимодействию таможенных и иных государственных контрольных органов считаем целесообразным раз в полгода проводить рабочие встречи, на которых будут присутствовать как разработчики КПС «Портал Морской порт», так и сотрудники федеральных служб, осуществляющих государственный контроль. В будущем это позволит не только учесть существенные пожелания должностных лиц, но и избежать каких-либо недостатков и недочетов в работе с программным продуктом, а значит, увеличит производительность программного средства, сократив при этом сроки проведения государственного контроля в морских портах России.

Отдельно стоит отметить вступившие в силу Распоряжение Правительства РФ от 03.02.2022 № 152-р, которое, в том числе, в пункте 2 указывает администрациям морских портов необходимость реализации возможностей КПС «Портал Морской порт» в части информационного взаимодействия программных средств ФОИВ, участвующих в государственном контроле, и посредством СМЭВ. Отмеченное распоряжение позволило администрациям морских портов повысить конкурентоспособность на законодательном уровне. Такая возможность может быть реализована, в том числе, посредством проведения администрациями морских портов рабочих встреч с иными государственными контрольными органами (Роспотребнадзор и Россельхознадзор) с целью установления четкого регламента по взаимодействию указанных служб с таможенными органами и участниками ВЭД. Без должного межведомственного взаимодействия не может идти речи об увеличении конкурентоспособности морских портов России.

Важно также учитывать, что на данный

момент ни Роспотребнадзор, ни Россельхознадзор не заинтересованы в сокращении сроков организации и проведения государственного контроля, так как данные федеральные службы не имеют соответствующих целевых ориентиров, в отличие от таможенной службы, деятельность которой в последние годы направлена на ускорение совершения таможенных операций. Поэтому рекомендуется разработать целевые ориентиры развития иных государственных контрольных органов, которые будут способствовать уменьшению времени контрольных мероприятий и увеличению конкурентоспособности отечественных портов.

Невозможно не выделить одно из ключевых направлений по совершенствованию проведения государственного контроля в отечественных морских портах: развитие информационного взаимодействия между участниками ВЭД, портовыми службами, таможенными органами и другими ФОИВ, участвующими в проведении иных видов контроля. Дальнейшее улучшение такого взаимодействия можно проводить, в том числе, с использованием зарубежного опыта, взяв в качестве примера европейскую модель «единого окна», созданную по принципу «Port Community System».

Чтобы создать такую среду, следует взять за основу определенное программное средство – КПС «Портал Морской порт», которое на сегодняшний день является самым доработанным информационным продуктом и не требует создания «с нуля». Указанное решение позволит в краткосрочном периоде интегрировать к данному КПС информационные системы контейнерных терминалов России. В результате, таможенные органы России приблизятся на несколько шагов вперед к созданию «интеллектуального пункта пропуска», в том числе и на территории морских портов, которые имеют особое значение в транспортной системе РФ.

Таким образом, основными направлениями совершенствования организации и проведения государственного контроля в морских портах являются: внесение изменений в наднациональные законодательные акты в части обязательного представления ПИ в расширенном составе; развитие электронного межведомственного взаимодействия, которое будет подразумевать под собой создание единой электронной базы документов, доступом к которой будут обладать экспортеры, таможенные и налоговые органы.

Данное совершенствование будет способствовать увеличению конкурентоспособности отечественных портов РФ, по причине того, что оно направлено на сокращение

сроков государственного контроля, минимизацию материальных и временных затрат заинтересованных лиц при осуществлении экспортно-импортных операций.

Список литературы

1. Акунец Е.И. Анализ конкурентоспособности морского транспортного узла // Системный анализ и логистика – 2021. – № 1 (27) – С. 85-91.

2. Старцева Н.В. Анализ деятельности и конкурентоспособности портов Балтийского моря // Системный анализ и логистика – 2020. – № 1(23) – С. 9–19.

Поступила в редакцию 27.07.2022

Сведения об авторе:

Куроптев Никита Борисович – декан факультета таможенного дела, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: nkuroptev@yandex.ru.

Электронный научно-практический журнал "**Бюллетень инновационных технологий**" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru