

УДК 338.242.2

ОБ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ОПТИМИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕССОВ
В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЧЕРЕЗ
ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС
В КОНТЕЙНЕРАХ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Лобазова В.А., Куроптев Н.Б.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал
Российской таможенной академии



ON THE MAIN DIRECTIONS FOR IMPROVING THE OPTIMIZATION OF CUSTOMS
PROCESSES IN RELATION TO GOODS TRANSPORTED ACROSS THE CUSTOMS
BORDER OF THE EAEU IN CONTAINERS BY WATER TRANSPORT

Lobazova V A., Kuroptev N.B.

St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy

Аннотация

В данной статье рассмотрены вопросы взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности в морских пунктах пропуска с федеральными органами исполнительной власти при перемещении товаров в контейнерах. В статье уделяется внимание вопросам создания современных цифровых продуктов по совершенствованию такого взаимодействия, в том числе Национальной системы трекинга контейнеров. Также авторы уделяют внимание вопросам подготовки будущих должностных лиц таможенных органов в части использования КПС «Совершение операций».

Ключевые слова: таможенное оформление, таможенный контроль, государственный контроль в пунктах пропуска, информационные таможенные технологии, контейнерные перевозки.

Abstract

This article discusses the issues of interaction of participants in foreign economic activity at sea checkpoints with federal executive authorities when transporting goods in containers. The article focuses on the creation of modern digital products to improve such interaction, including the National Container Tracking System. The authors also pay attention to the issues of training future customs officials in terms of using the KPS "Operations".

Keywords: customs clearance, customs control, state control at checkpoints, information customs technologies, container transportation.

Ссылка для цитирования: Лобазова В.А., Куроптев Н.Б. Об основных направлениях совершенствования оптимизации таможенных процессов в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС в контейнерах водным транспортом // Бюллетень инновационных технологий. – 2025. – Т. 9. – № 3 (35). – С. 36-42. – EDN JIHNJAT.

В условиях глобализации экономических процессов и интенсификации международной торговли особую актуальность приобретает вопрос оптимизации деятельности контролирующих органов в морских пунктах пропуска.

Морской пункт пропуска по своей природе и структуре является многоуровневым механизмом, в котором все процессы разбиты на дополнительные механизмы, имеющие свои подуровни. Для того, чтобы МПП эффективно функционировал необходимо принять ряд различных мер, прежде всего организационного характера и выстроить четко налаженную и отработанную схему,

дабы избежать задержек. Среди субъектов данного процесса следует выделить различное количество организацией и структурных подразделения: ФСБ РФ, Роспотребнадзор, Россельхознадзор, агентства, экспедиторские компании и др., которые предоставляют либо занимаются проверкой предоставленных документов и сведений, деклараций и прочей сопроводительной информации, которая в том числе необходима для достоверного заполнения таможенной декларации [1].

В Стратегии ФТС 2030 признается, что в настоящее время цель создания интеллек-

туального пункта пропуска пока еще недостижима, в первую очередь, из-за неустроенности пунктов пропуска, которые требуют модернизации. Однако признается также, что финансовые возможности ограничены и для того, чтобы обеспечить оптимальность их расходования при реконструкции, целесообразно предварительное создание определенного «эталона», «модели», содержащей набор элементов, необходимых и достаточных для обеспечения возможности функционирования интеллектуального пункта пропуска в будущем [2].

Несмотря на предпринимаемые меры по обеспечению таможенного контроля, сохраняются системные проблемы, требующие комплексного научно-обоснованного подхода к модернизации существующих механизмов регулирования. Ключевым направлением модернизации представляется унификация информационных потоков между контролирующими органами, что предполагает:

1. Разработку единых стандартов представления данных с установлением обязательного перечня параметров, необходимых для осуществления контрольных функций всеми заинтересованными ведомствами. Создание обязательного перечня параметров особенно важно по трем причинам:

- во-первых, это позволит создать единое информационное пространство для всех участников процесса. Например, основные данные о грузе (номер контейнера, описание товара, код ТН ВЭД, вес и объем) должны быть стандартизированы и доступны всем контролирующим органам одновременно;

- во-вторых, это сократит возможности для манипуляций с информацией, так как все ведомства будут работать с одинаковым набором данных;

- в-третьих, стандартизация упростит автоматическую проверку и анализ информации системами управления рисками.

Важно отметить, что простое представление документов в PDF-формате не решает проблему, так как это неструктурированный формат. Основной акцент должен быть сделан на машиночитаемый формат, например XML, который позволит автоматически извлекать и проверять данные без ручного ввода.

2. Создание интегрированных электронных форм документооборота, включающих как существующие требования таможенных органов, так и специфические параметры, необходимые для санитарно-эпидемиологического, фитосанитарного и иных видов контроля [3]. Реализация указанных мер позволит достичь синергетического эффекта за счет:

- минимизации дублирования информации;
- стандартизации процедур документального контроля;
- оптимизации временных затрат участников ВЭД.

Особое внимание в контексте цифровой трансформации следует уделить разработке концепции «интеллектуального пункта пропуска». Анализ существующей практики выявил фрагментарность информационного пространства, обусловленную ведомственную разобщённостью используемых программных комплексов [4]. В этой связи предлагается создать единую платформу межведомственного взаимодействия, которая будет интегрировать таможенные информационные системы, санитарно-эпидемиологический и фитосанитарный контроль. Также необходимо внедрить сквозные цифровые технологии, которые будут включать распределенные реестры,

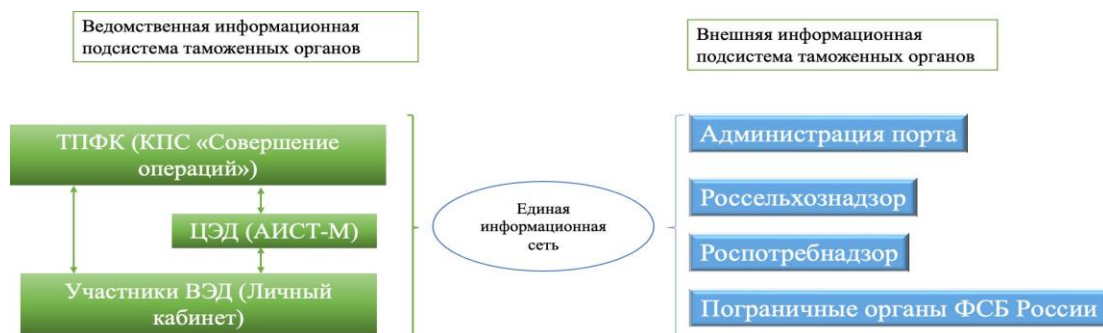


Рис. 1. Схема единой информационной сети

системы предиктивной аналитики и автоматизированные решения на основе искусственного интеллекта.

Предлагаемая модель на рис. 1 предусматривает формирование единого информационного контура, обеспечивающего сквозную автоматизацию контрольных процедур, оперативный обмен данными между ведомствами, минимизацию человеческого фактора и повышение прозрачности контрольных мероприятий.

Разработанная система представляет собой принципиально новый подход к организации таможенного контроля контейнерных перевозок по сравнению с уже имеющейся системой СМЭВ. Ключевое отличие представляется в глубокой специализации на логистических процессах, что позволяет учитывать специфику морских перевозок. В отличие от СМЭВ, которая предназначена для всех видов межведомственного взаимодействия, предложенное в статье решение направлено на оптимизацию таможенных процедур для водного транспорта.

Главным преимуществом новой системы является реализация «Единого окна» в полном объеме. В то время как СМЭВ требует отдельного взаимодействия с каждым контролирующим органом. Разработанная платформа обеспечит централизованную обработку данных и их автоматическое распределение между всеми заинтересованными ведомствами. Данное решение способно исключить дублирование запросов и многократное предоставление одних и тех же документов, что характерно для действующей системы. Особое внимание уделено интеграции с портовыми информационными системами и терминалами, что позволяет получать данные напрямую от источников, минуя ручной ввод. Что касается правового аспекта, то разработанное решение не заменяет СМЭВ, а дополняет его специализированными функциями в рамках морской логистики грузов.

Модель существенно сократит временные издержки на обмен документами между ведомствами и государственными органами в процессе государственного контроля, а также значительно повысит уровень автоматизации деятельности всех задействованных структур.

Далее приведем предложения по модернизации инфраструктуры морских пунктов пропуска. К концептуальным основам модернизации можно отнести обновление

инфраструктуры морских пунктов пропуска, которое следует осуществлять на основе следующих научных принципов:

- системного подхода к цифровой трансформации таможенных процессов;
- интеграции инновационных технологий в логистические цепи;
- создание интеллектуальных систем управления грузопотоками;
- обеспечение технологического суверенитета таможенной инфраструктуры.

Необходимо провести техническое перевооружение морских терминалов, а именно установить современные инспекционно-досмотровые комплексы (рентгеновские сканеры нового поколения, детекторы радиации и химических веществ, системы автоматического распознавания номеров контейнеров), оснастить мобильными лабораториями экспресс-анализа грузов, модернизировать системы видеонаблюдения с аналитикой на основе искусственного интеллекта. Также требуется оптимизация логистической инфраструктуры, к которой можно отнести реконструкцию причалов для увеличения пропускной способности, создание «умных» складских зон с автоматизированным учетом, развитие мультимодального хаба (стыковка морского, железнодорожного и автотранспорта), а также внедрить систему управления терминалом в реальном времени.

Кроме того, можно внедрить систему повышения эффективности персонала с помощью введения KPI-показателей. Существующая практика мониторинга работы таможенных органов преимущественно опирается на агрегированные данные – общие объемы оформленных деклараций, суммы начисленных и взысканных таможенных платежей, количество проведенных проверок. Однако такие показатели мало что говорят о реальном вкладе конкретного инспектора в достижение этих результатов. Персоналифицированные метрики эффективности позволяют преодолеть этот недостаток, переводя фокус внимания на качественные аспекты работы каждого инспектора.

Принципиальная новизна предлагаемой системы заключается в ее детализированном характере. Вместо усредненных данных по всему таможенному посту предлагается отслеживать индивидуальные достижения должностных лиц таможенных органов через конкретные измеримые параметры. Например, можно фиксировать не

просто общее количество выявленных нарушений, а соотношение между проведенными дополнительными проверками и фактически обнаруженными несоответствиями. Данный подход исключает формальное выполнение контрольных мероприятий «для галочки».

Для совершенствования подготовки кадров и более эффективной адаптации к службе в таможенных органах мы считаем целесообразным разработать вузовский симулятор КПС «Совершение операций». Российская таможенная академия (далее – РТА) как ведущий образовательный и научный центр в сфере таможенного дела может сыграть ключевую роль в создании учебных программ по работе с КПС «Совершение операций». Её участие может включать следующие направления:

методических материалов:

- учебные пособия по работе с системой (пошаговые инструкции, скриншоты интерфейса);
 - практикумы с заданиями разного уровня сложности (от базового оформления до сложных таможенных процедур);
 - видеокурсы с демонстрацией работы в КПС (например, как проверить груз по СУР).
- После подготовки учебной базы и создания платформы происходит интеграция программы в образовательный процесс и включение ее в учебные дисциплины:
- базовый курс «Работа в КПС «Совершение операций» для студентов 3–4 курсов;
 - спецкурсы по углубленному изучению функционала (например, «Анализ рисков в КПС»);
 - лабораторные работы с имитацией ре-

Таблица 1

Интеграционные шлюзы в разработке НСТК

Внешняя система	Обмен данными
ФТС (КПС «Совершение операций»)	Статусы таможенного контроля
РЖД	ЖД-накладные, графики подачи
Морские порты	Данные о погрузке/выгрузке
Глонасс/GPS-трекеры	Координаты перемещения

На первом этапе ведется разработка учебно-методического комплекса и создание адаптированной учебной версии КПС:

- разработка учебного симулятора на базе реального интерфейса КПС;
- включение в программу типовых сценариев (оформление декларации, проверка документов, работа с рисками);

альных таможенных операций.

К преимуществам внедрения для студентов является практический опыт без риска ошибок в реальной системе и возможность отрабатывать сложные кейсы (санкционные товары, поддельные документы). ФТС РФ получит должностных лиц, которые будут знать основные принципы использо-

Таблица 2

Преимущества внедрения системы НСТК

Для таможенных органов	Для участников ВЭД	Для транспортных компаний
снижение количества «потерянных» контейнеров на 40—50%	сокращение времени поиска контейнеров на 60- 70%	оптимизация логистики за счет анализа пустых пробегов
автоматизация контроля сроков временного ввоза	прогнозирование сроков доставки с точностью до 4 часов	автоматическое формирование отчетности для клиентов
интеграция с СУР ФТС для выявления подозрительных грузопотоков	уменьшение штрафов за просрочку временного ввоза	

- добавление интерактивных тренажеров для отработки действий вне стандартных ситуациях (например, выявление контрабанды).

Так же преподавателями академии и должностными лицами таможенных органов параллельно будет вестись подготовка

вания одного из ключевых программных продуктов КПС «Совершение операций», а РТА укрепит статус центра компетенций в области таможенных технологий.

В целях решения проблемы с несвоевременным возвратом и скоплением поро-

них контейнеров на территории РФ необходимо разработать программное средство для отслеживания контейнеров [5] в Российской Федерации. Для эффективного мониторинга контейнерных грузов в России предлагается разработка Национальной системы трекинга контейнеров (далее – НСТК) на основе следующих принципов:

- сквозная видимость грузопотоков от порта до конечного получателя;
- интеграция с существующими таможенными системами и системами других государственных контролирующих органов (КПС «Совершение операций», «Аргус-Фито» и ФГИС «Меркурий»;
- автоматизация процессов сбора и анализа данных.

Национальная система трекинга контейнеров представляет собой принципиально новый подход к контролю за перемещением контейнеров, который значительно расширяет возможности по сравнению с действующей RFID-системой. В отличие от RFID-меток, которые используются преимущественно для контроля транзитных грузов на отдельных участках, НСТК обеспечивает сквозной мониторинг всего жизненного цикла контейнеров – от погрузки у отправителя до получения грузополучателем. Это будет достигаться за счет использования гибридных датчиков, сочетающих спутниковую навигацию, IoT-технологии и блокчейн, а также автономных источников питания с длительным сроком работы и датчиков состояния (температура, влажность, вскрытие).

Ключевые функциональные модули включают в себя идентификацию и маркировку, а именно генерацию уникальных цифровых паспортов контейнеров, применение RFID-меток/UWB-датчиков для точного позиционирования и интеграцию с табличками КБК (Конвенция по безопасности контейнеров). В данной системе будет проходить мониторинг в реальном времени, где будет отображаться текущее местоположение контейнера, его температурный режим (для рефрижераторов), а также статус таможенного оформления. В личный кабинет владельца контейнера будет приходиться уведомление о несанкционированном вскрытии, отклонение от маршрута и истечении сроков временного ввоза.

Алгоритм работы будет строиться по следующей системе:

1. Регистрация контейнера в системе при пересечении границы.

2. Фиксация ключевых событий (погрузка/выгрузка, таможенный досмотр, перегруз между видами транспорта).

3. Автоматический контроль сроков (временного ввоза по Стамбульской конвенции, а также хранение на СВХ).

4. Формирование цифрового досье по каждому контейнеру.

Введение НСТК в таможенные органы Российской Федерации может принести ряд значительных преимуществ (см. таблица 2), улучшающих эффективность работы таможни, прозрачность процессов и контроль за перемещением товаров.

Внедрение НСТК в таможенные органы приведет к ускорению таможенных процедур, росту собираемости пошлин и повысит безопасность торговли. Данный шаг очень важен в цифровизации таможни и интеграции России в глобальные логистические цепочки.

Технологическая база НСТК также будет отличаться от RFID-системы. В то время как RFID-метки являются пассивными и имеют ограниченный радиус считывания (до 10–15 м), НСТК использует активные датчики, которые могут работать автономно до двух лет. Это позволяет отслеживать контейнеры на всех этапах их перемещения, включая мультимодальные перевозки.

В течение 12 месяцев можно запустить пилотный проект на трех ключевых портах (Новороссийск, Владивосток, Усть-Луга) и подключить 50 крупнейших участников ВЭД. В течение 24 месяцев совершить федеральное развертывание при положительной динамике проекта и интегрировать все таможенные посты, а также подключить железнодорожные и автотранспортные компании. В течение 36 месяцев создать международное взаимодействие и установить совместимость с системами ЕАЭС.

НСТК не заменит, а будет эволюционно развивать существующую RFID-систему, добавляя новые уровни контроля и аналитики. Около 40% текущей инфраструктуры может быть адаптировано под новые требования, что снизит затраты на внедрение. Критически важным остается вопрос стандартизации протоколов обмена данными между всеми участниками логистического процесса.

Вопрос финансирования общероссийской платформы мониторинга контейнерных перевозок требует комплексного подхода, сочетающего различные источники

капиталовложений [6]. Как показывает анализ международной практики, наиболее жизнеспособной представляется модель сочетаемого финансирования, где основные заинтересованные стороны участвуют в содержании системы пропорционально получаемым выгодам.

Примечательно, что в аналогичных зарубежных системах, таких как европейская NCTS или китайская LOGINK, доля государственного участия варьируется от 45 до 70%. Российский вариант предполагает, что порядка 40% расходов ляжет на федеральный бюджет, прежде всего через ФТС и Министерство транспорта. Это объясняется не только задачами таможенного администрирования, но и необходимостью обеспечения экономического суверенитета страны. Например, в условиях санкционного давления возможность оперативного отслеживания стратегических грузов приобретает особое значение.

Коммерческие участники внешнеэкономической деятельности будут нести около 35% затрат через систему дифференциальных платежей. Крупные логистические холдинги и портовые операторы, такие как Global Ports или НУТЭП, получают возможность интеграции собственных систем учета с национальной платформой за фиксированную годовую плату. При этом для небольших участников ВЭД предусмотрены льготные тарифные.

Особый интерес представляет международный аспект финансирования. Страны-участницы ЕАЭС, а также Китай как ключевой торговый партнер могут получить доступ к данным о транзитных грузах, что принесет системе около 5% необходимых средств. Так, по опыту казахстанско-китайских перевозок, подобные механизмы уже доказали свою эффективность.

Вложенные в систему средства покроют не только техническую поддержку и закупку оборудования, но и обеспечат кибербезопасность, что, особенно важно учитывая участвовавшие случаи хакерских атак. При этом экономический эффект от внедрения, позволит окупить затраты за 3–4 года благодаря значительному сокращению логистических издержек и увеличению фискальных поступлений.

Таким образом, предлагаемая модель государственно-частного сотрудничества представляется оптимальной для российских реалий. Она позволяет равномерно распределить финансовую нагрузку, обеспечить при этом необходимый уровень контроля над грузопотоками и прозрачности внешнеторговых операций. Как показывает практика, именно такой подход доказал свою эффективность в большинстве развитых стран с активной внешней торговлей. Предлагаемая система создаст единое цифровое пространство для управления контейнерными перевозками, обеспечит прозрачность грузопотоков, снизит логистические издержки и повысит автоматизацию таможенного контроля.

Таким образом, таможенные органы играют ключевую роль на завершающих этапах оформления, обеспечивая точность и законность всех процедур. В условиях роста объемов грузоперевозок через порты стран ЕАЭС особенно важно оперативное и качественное выполнение всех таможенных формальностей. Внедрение электронных систем способствует ускорению процесса и снижению влияния человеческого фактора, что поддерживает надежность транспортной системы.

Список литературы

1. Нехайчук Ю.С., Голубева И.В. О необходимости создания интеллектуального морского пункта пропуска // Теория и практика экономики и предпринимательства. Труды XXI Международной научно-практической конференции. Симферополь, 18-20 апреля 2024 года; Издательский дом КФУ им. В.И. Вернадского – 2024. – С. 100-104.
2. Фирсова М.В. Совершенствование таможенного администрирования посредством создания "интеллектуального" морского пункта пропуска // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2023. – № 2 (153) – С. 14-19.

3. Афонин Д.Н., Кулешов А.В. Запреты и ограничения внешнеторговой деятельности: Учебник. – Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью "Издательский центр "Интермедия", 2021. – 152 с.

4. Афонин Д.Н. Цифровые технологии в системе прослеживаемости товаров при таможенном контроле // Цифровые технологии и право: Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции. Казань, 23 сентября 2022 года. Том 1. – Казань: Издательство "Познание", 2022. – С. 30-34.

5. Афонин Д.Н. Правовое обеспечение информатизации таможенного контроля в настоящее время // Цифровые технологии и право: сборник научных трудов II Международной научно-практической конференции, Казань, 22

сентября 2023 года. – Казань: Издательство "Познание", 2023. – С. 114-118.

6. Афонин Д.Н. Проблемы и перспективы таможенного контроля мультимодальных контейнерных перевозок // Бюллетень инновационных технологий. – 2025. – Т. 9, № 2(34). – С. 5-9.

Поступила в редакцию 25.07.2025

Сведения об авторах:

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

Лобазова Виолетта Александровна – студент факультета таможенного дела Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии, e-mail: violetta_lobazova@mail.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