

20. Sedova, N. A. *Intellektualnaya sistema avtomaticheskogo upravleniya sudnom po kursu: Abstract of PhD dissertation (Tech.)*. Vladivostok: Admiral Nevelskoy Maritime State University, 2009.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Дерябин Виктор Владимирович —
кандидат технических наук, доцент.
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени
адмирала С.О. Макарова»
gmavitder@mail.ru, kaf_nav@gumrf.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Deryabin Victor Vladimirovich —
PhD, associate professor.
Admiral Makarov State University of Maritime
and Inland Shipping
gmavitder@mail.ru, kaf_nav@gumrf.ru

Статья поступила в редакцию 11 апреля 2016 г.

УДК 656.61

**Т. Е. Маликова,
А. А. Янченко**

ПРИМЕНЕНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПРИ МОРСКИХ ВНЕПЛАНОВЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ

В статье рассмотрен процесс формирования информационного потока при внеплановых перевозках с целью определения необходимых условий для реализации технологии предварительного информирования таможенных органов на морском транспорте. В ходе исследования был выполнен структурный анализ процесса формирования импортного грузопотока при внеплановых перевозках. В результате выполненного исследования доказано, что механизм предоставления предварительной информации в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом, разработан без учета специфических особенностей формирования грузопотока при внеплановых перевозках. Выявленные особенности технологического процесса формирования грузопотоков при внеплановых перевозках позволили выделить несколько вариантов развития событий, при наступлении которых предварительная информация от перевозчика и грузоотправителя либо не может быть сформирована, либо становится недостоверной, в результате чего судно не оформляется по технологии предварительного информирования. Для устранения выявленных проблем предложены мероприятия по изменению технологии предварительного информирования таможенных органов на морском транспорте.

Ключевые слова: контейнер, судно, перевозчик, морские перевозки, предварительная информация, таможенные органы.

Введение

В целях повышения пропускной способности морского порта за счет ускорения совершения таможенных операций в отношении морских судов и грузов ведутся исследования, направленные на разработку единого технологического процесса (ЕТП) взаимодействия всех участников транспортного рынка. В статье [1] изложены результаты натурного эксперимента по внедрению ЕТП в деятельность ОАО «Владивостокский морской торговый порт». В ходе экспериментальных исследований был сделан вывод о том, что существенное влияние на скорость движения контейнерного потока оказывает организация электронного документооборота в морском пункте пропуска с применением предварительного информирования контролирующих органов, прежде всего таможенных [2] – [4]. Предварительное информирование предусматривает выбор объектов таможенного контроля до фактического прибытия судна в порт [1], что позволяет сократить сроки пребывания грузов в порту под таможенным контролем и, таким образом, повысить пропускную способность терминалов порта. В результате применения данной технологии произошло сокращение срока фактического пребывания контейнера в морском порту Владивосток на 4,5 сут.

Следует отметить, что особенности применения технологии электронного документооборота в морских пунктах пропуска и направления повышения пропускной способности портовых контейнерных терминалов раскрыты в статьях [5], [6], но предварительное информирование, как одно из направлений совершенствования, в этих источниках не указано.

В ходе проводимого эксперимента на базе таможенных постов Морской порт Владивосток и Морской порт Восточный были апробированы на практике общие подходы к созданию технологии получения предварительной информации из двух источников: от морского перевозчика и от заинтересованных лиц (получатель, отправитель и т. д.), а также схемы обработки предварительной информации в рамках системы управления рисками.

Предварительная информация от заинтересованных лиц (формат ПИТ1) включает, согласно данным источника [7], следующие сведения: о лицах, перемещающих товары и выступающих инициаторами перемещения (отправителе, получателе, экспедиторах, агентах и др.); о товарах (наименование товаров их фактурная стоимость, количество грузовых мест, их маркировка и виды упаковок товаров, вес брутто товаров, либо объем товаров, классификационный код товаров по ТНВЭД); о товаросопроводительных, транспортных и иных документах (сведения о внешнеэкономической сделке и ее основных условиях); а также иную информацию (наименование страны отправления и страны назначения товаров, страны происхождения товаров, заявленная таможенная процедура и др.). После проведения таможенными органами форматно-логического контроля информации, указанной в ПИТ1, соответствующей контейнерной партии присваивается уникальный идентификационный номер — УИН ПИТ1.

Предварительная информация от перевозчика (формат — ПИТ2) содержит, согласно данным источника [7], следующие документы и сведения: общую декларацию; декларации о грузе и о судовых припасах; судовую роль; список пассажиров; транспортные (перевозочные) документы; сведения о судозаходах; имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары, сведения о товаре и количестве грузовых мест, номера коносаментов или иных документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской перевозки на товары, подлежащие выгрузке в этом порту, и др. Кроме того, в ПИТ2 указываются УИН ПИТ1, присвоенные контейнерам, после форматно-логического контроля ПИТ1. После проведения форматно-логического контроля информации, поданной в форме ПИТ2, принимается решение об оформлении судна по технологии предварительного информирования. Полученная информация регистрируется в таможенном органе и ей присваивается уникальный идентификационный номер — УИН ПИТ2.

Следует отметить, что в деятельности таможенных постов сложилась практика, что если хотя бы для одного контейнера, прибывшего на данном судне, отсутствует информация по форме ПИТ1 (УИН ПИТ1 не присвоен), то считается, что информация по ПИТ2 неполная и судно по технологии предварительного информирования не оформляется.

Основная часть

Начиная с 2013 г. в рамках проводимого эксперимента технологию предварительного информирования контролирующих органов применяют в своей деятельности все судоходные компании, осуществляющие судозаходы в морские порты Владивосток, Находка и Восточный. Однако опыт применения разработанного механизма предоставления предварительной информации на базе Корсаковского и Холмского таможенных постов, где оформляется подавляющее количество грузов, следующих на Сахалин морским транспортом, неожиданно дал отрицательный результат. Эти факты отмечены в статьях [8], [9]. Так, в 2012 г. доля применения технологии предварительного информирования в общем объеме информационного потока Сахалинской таможни составила 12,8 %, в 2013 г. — 11,9 %, в 2014 г. снизилась до 10,8 %. В 2014 г. процентный показатель, характеризующий деятельность сахалинской таможни по созданию благоприятных условий развития внешнеторговой деятельности, составил всего 12 %.

Одной из причин отсутствия положительного эффекта от внедрения предварительного информирования в сахалинской таможне, по мнению авторов, является то, что при разработке меха-

низма предоставления предварительной информации не была учтена специфика региона деятельности таможенного органа. В отличие от владивостокской и находкинской таможни, в структуре импорта сахалинской таможни преобладают поставки товаров мелкими партиями, и основные товаропотоки следуют из стран Азиатско-Тихоокеанского региона [8]. Кроме того, регион деятельности сахалинской таможни имеет следующие особенности:

- регионом деятельности является Сахалинская область — единственная в России островная административная территория;
- морское сообщение — основной способ осуществления внешнеэкономической деятельности;
- различные погодные и навигационные условия портов в регионе деятельности;
- преобладание внеплановых перевозок грузов в общей структуре морских перевозок;
- основным назначением транспортного комплекса является обеспечение производственных, внутриобластных и межрегиональных связей, сферы обращения товаров и услуг, удовлетворение потребностей населения в перемещении.

Таким образом, существуют определенные объективные причины, по которым участники ВЭД мало используют технологию предварительного информирования при перемещении товаров и транспортных средств через морские пункты пропуска в зоне деятельности Сахалинской таможни. В частности, можно сделать предположение о том, что механизмы предоставления предварительной информации в электронной форме в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом, разработаны без учета специфики формирования грузопотоков. Для подтверждения или опровержения данной гипотезы методом структурного анализа были исследованы процессы формирования импортных грузопотоков на предмет выявления отличительных особенностей технологического процесса сбора и предоставления предварительной информации от перевозчика в контролирующие органы.

Исследования проводятся в три этапа.

Задача первого этапа — исследовать процесс зарождения и формирования информационного потока, предназначенного для таможенных целей при плановых перевозках грузов. Результаты этого исследования были опубликованы в статье [10].

Задача второго этапа — исследовать процесс зарождения и формирования информационного потока, предназначенного для таможенных целей при внеплановых перевозках.

Задача третьего этапа — проанализировать возникновение рисков в процессе предоставления предварительной информации от перевозчика контролирующим органам и разработать предпосылки для их снижения. Некоторые результаты этого этапа опубликованы в статьях [8], [10].

В данной статье рассмотрен второй этап выполненного авторами исследования, а именно исследование процесса формирования импортных грузопотоков при внеплановых перевозках. Особенностью данного вида перевозок является то, что суда в конкретном регионе работают нерегулярно и совершают рейсы только в тех направлениях и между теми портами, где на них возникает спрос, в каждом конкретном случае заключается договор фрахтования — *чартер*. Перевозка осуществляется на неспециализированных судах. В чартере оговариваются условия фрахтового контракта, которые зависят не только от его формы (*проформы*), а также условий, оговоренных и внесенных в *аддендумы*. Именно последние условия могут усложнить процесс подачи предварительной информации в контролирующие органы. Так, при указании в чартере маршрута направления судна для выгрузки в виде *рейнджа* или *опциона рейнджей* подача ПИТ2 перевозчиком возможна только при приходе в ордерную точку или на ордерную позицию. Также в чартере оговариваются условия «*мертвого*» *фрахта*. Если фрахтователь не предъявит к погрузке всего количества груза, судовладелец может принять для перевозки дополнительный груз (по сверхсрочным и спот-промптовым ордерам), заключив договор краткой формы (*берс-нот*). В результате могут появиться дополнительные порты захода для принятия дополнительного груза, и информация по всем контейнерам в формате ПИТ1 с присвоенными идентификационными номерами поступит перевозчику только после погрузки в этом порту захода.

Таким образом, предварительная информация по формам ПИТ1 и ПИТ2 формируется в течение всего процесса подготовки груза к перевозке, его погрузки на судно и транспортировки его до места назначения. При этом необходимо учесть следующие особенности рассматриваемого транспортного процесса:

- погрузка груза осуществляется в иностранном порту,
- в процессе транспортировки возможен вариант дополнительного судозахода в иностранный порт для дозагрузки судна,
- конечным пунктом прибытия является российский порт, перед этим возможен заход судна в ордерную точку.

Выполненный структурный анализ процесса формирования грузопотока при внеплановых перевозках показал, что условно процесс можно разделить на четыре этапа.

1-й этап — операции, связанные с формированием контейнерных партий грузов, подлежащих перевозке морским транспортом в иностранном порту.

При необходимости внеплановых перевозок (или невозможности плановых) грузовладельцы (или их экспедиторы) самостоятельно заключают договоры фрахтования с судовладельцами на перевозку груза на основе различных форм фрахтового контракта (рейсовый чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер и т. п.). Также для перевозки крупной партии груза или организации перевозки мелких партий может быть заключен договор с агентскими или аквизиторскими компаниями (компаниями, которые занимаются организацией отправок мелких партий, а также загруженных самими отправителями контейнеров). После заключения данных договоров груз доставляется в порт.

Последовательность операций по формированию контейнерных партий грузов представлена на рис. 1. Для обработки груза в порту отправления заключаются договоры терминального обслуживания на осуществление тех транспортно-экспедиторских услуг, которые надлежит выполнить (хранение груза в порту, консолидация груза, стивидорское, тальманское обслуживание и т. п.).



Рис. 1. Процесс формирования контейнерных партий грузов

Условные обозначения: ————— — материальный поток; - - - - - — информационный поток

Грузы различных владельцев доставляются в порт на терминал, указанный в договоре. В случае прибытия партий грузов, требующих консолидации, осуществляется их укладка в контейнер либо формируются из мелких партий «сборные контейнеры» для отправки в один пункт назначения. Размещение и крепление груза в контейнере осуществляется согласно установленных правил под контролем грузоотправителя (или его экспедитора) и сюрвейера. По завершению данного процесса на каждый контейнер накладываются пломбы запорно-пломбировочного устройства. При осуществлении крупных перевозок груза, в том числе при фрахтовании судна для перевозки груза одного грузовладельца, возможна доставка в порт уже сформированных контейнерных партий.

Вся информация о составе контейнеров отражена в упаковочных листах, которые содержат сведения о расположении грузовых мест с указанием отправителя и получателя, номерах коносаментов или накладных по каждой товарной партии и спецификации груза. Также формируются другие перевозочные документы (например, весовой сертификат, свидетельствующий о весе груза в контейнере, контейнерный коносамент, в котором указываются номер контейнера, его тип и масса, наименование груза, оттиски пломб и др.). В случае доставки на терминал порта сформированных контейнерных партий груза все товаросопроводительные и перевозочные документы передаются грузоотправителем перевозчику по прибытии контейнеров.

Грузоотправителем или его экспедитором подписывается погрузочный ордер (*Shipping Order*), в котором содержатся сведения о наименовании отправителя и месте его нахождения, наименовании порта выгрузки, наименовании получателя, наименовании и характеристиках груза (числе мест, массе, количестве), информация о внешнем состоянии груза и упаковки, а также информация о ИНН, коде ТНВЭД и др.

Обязательными на данном этапе являются операции, связанные с прохождением таможенных формальностей в иностранном порту погрузки. Получение разрешения на отправление груза со стороны таможенных органов отмечается проставлением таможенной штампа «Выпуск разрешен» в одном из экземпляров погрузочного ордера (*Shipping Order*). Сформированные контейнерные партии находятся в порту до прибытия судна, зафрахтованного грузовладельцем или агентской компании для его перевозки. Таким образом, из ранее изложенного можно сделать вывод о том, что на данном этапе предварительная информация о доставляемом грузе (ПИТ1) полностью известна и может быть отправлена государственным контролирующим (в первую очередь, таможенным) органам порта назначения.

Следует отметить, что в процессе формирования контейнерных партий по договору чартера могут возникнуть проблемы, связанные с нарушением сроков доставки груза в порт, изменением количества груза, доставленного в порт или с отказом в выпуске груза таможенными и / или иными контролирующими органами порта отправления. Таким образом, количество груза, фактически предъявленного к перевозке, может быть меньше грузоместимости судна, заявленной в чартере. Кроме того, следует отметить, что на данном этапе предварительная информация о грузе в контейнерах (ПИТ1), подготовленных к перевозке на зафрахтованном судне, сформирована только на те контейнерные партии, для которых грузоотправителями подготовлен и отправлен в таможенные органы порта прибытия по процедуре предварительного информирования полный пакет товаросопроводительных документов, и только этим контейнерам будет присвоен в дальнейшем УИН ПИТ1.

2-й этап — операции предварительного осмотра контейнеров перед погрузкой (рис. 2).

По прибытии судна в порт (или на рейд) перевозчик информирует грузоотправителя, своего агента и службы порта о прибытии и подает нотис о готовности к грузовым операциям. В нотисе о готовности указывается количество груза, предназначенного к перевозке согласно условий чартер-партии, которое будет принято на борт судна. При этом может быть указано фиксированное количество груза либо его минимальное и / или максимальное значение, в том числе в процентном отношении к фиксированному количеству, в пределах грузоместимости и грузоподъемности судна. Указанное количество в дальнейшем будет влиять на возникновение права судовладельца

на «мертвый» фрахт. Так, если в чартере в опционе фрахтователя указано «минимальное количество груза, предоставляемого к перевозке до полной грузоподъемности и грузоместимости», то в случае предоставления фрахтователем количества груза менее заявленного капитаном нижнего предела у судовладельца возникает право на «мертвый фрахт».



Рис. 2. Процесс предварительного осмотра грузов перед погрузкой
Условные обозначения: ————— — материальный поток; - - - - — информационный поток

До начала стальнойной времени контейнеры, подготовленные к перевозке, укладывают в штабеля на причале. Перед погрузкой контейнеров на борт судна представителем перевозчика (судовым агентом) в обязательном порядке осуществляется осмотр предназначенного к погрузке груза согласно погрузочному ордеру (*Shipping Order*). В случае выявления каких-либо нарушений целостности пломб, повреждения контейнера и других подобных нарушений судовой агент письменно (с составлением письма-протеста) информирует грузоотправителя о замечаниях по состоянию контейнеров и о намерении внести оговорки в оригиналы коносаментов. До урегулирования данного вопроса погрузка данных контейнеров на борт не осуществляется.

Кроме того, на данном этапе возникают риски, связанные с принятием решения капитаном или судовым агентом о невозможности погрузки контейнера на борт судна ввиду неисправности тары (контейнера), запорно-пломбировочных устройств, отсутствия или нечеткости маркировки и других проблем, выявленных при наружном осмотре. При сверке представленного количества груза в контейнерах к погрузке с заявленным в нотисе о готовности может возникнуть ситуация с «мертвым фрахтом», одним из решений которой является привлечение дополнительного груза, предварительная информация по форме ПИТ1 на который не формировалась. Таким образом, этот этап можно определить как предварительный контроль и корректировку информации по форме ПИТ1, передачу информации в таможенные органы порта прибытия для прохождения форматно-логического контроля. Также на данном этапе начинает накапливаться информация по форме ПИТ2 от перевозчика.

3-й этап — операции по принятию контейнеров на борт судна (рис. 3).

Погрузочные работы и укладка контейнеров на судне осуществляются под руководством стивидоров согласно грузовому плану, составляемому заблаговременно на основании данных чартеров. Если судно принимает к перевозке несколько различных партий груза (каждая перевозка оформляется отдельно — *partcargo*), то судовой агент определяет ротацию груза исходя из общих интересов рейса. При погрузке для соблюдения мер безопасности по размещению груза на борту судна принимаются во внимание данные весовых сертификатов.

Загрузка судна осуществляется согласно международным и национальным правилам, касающимся правил приема и перевозки грузов с учетом особенностей предстоящего рейса. В случае прибытия предназначенных для перевозки контейнеров с опозданием в каждом индивидуальном случае рассматривается возможность погрузки данной партии. Факт принятия груза на борт судна удостоверяется подписанием и выдачей оригиналов charterных коносаментов. Все принятые на борт грузы в контейнерах фиксируются в манифесте на грузы.



Рис. 3. Процесс принятия контейнеров на борт судна

Условные обозначения: ————— — материальный поток; - - - - — информационный поток

Таким образом, предварительная информация по коносаментным партиям груза в контейнерах, находящихся на борту судна в формате ПИТ1 на данном этапе, должна быть полностью сформирована, при этом грузоотправители обязаны передать перевозчику УИН ПИТ 1 на все контейнерные партии для формирования ПИТ2. Риски данного этапа связаны с невозможностью в некоторых случаях сформировать полную информацию формата ПИТ2 из-за отсутствия на данный момент (согласно условиям чартера) сведений о судозаходах (например, судно следует в ордерную точку и только там капитан получает информацию о порте выгрузки).

4-й этап — операции на переходе (рис. 4 и 5).

На данном этапе существует несколько возможных вариантов следования судна, оказывающих влияние на формирование информационного потока для таможенных целей. Рассмотрим формирование информационного потока для таможенных целей для каждого случая отдельно.

На рис. 4 представлен наиболее простой вариант развития событий (вариант А). При полной загрузке (согласно условиям чартера) судно выходит из иностранного порта и следует в российский порт назначения. В процессе перехода порт назначения не изменяется. Сведения для передачи предварительной информации по всем коносаментным партиям от заинтересованных лиц в формате ПИТ1 сформированы и переданы на таможенный пост порта назначения при отправлении судна из иностранного порта. На переходе, не позднее 24 часов до фактического прибытия судна в порт (при переходе более суток) и не позднее четырех часов (при переходе менее суток) капитан подает предварительную информацию в портовые, таможенные и другие службы порта следования о времени прибытия судна и о грузе (контейнерах), в том числе подлежащих выгрузке (информация формата ПИТ2).

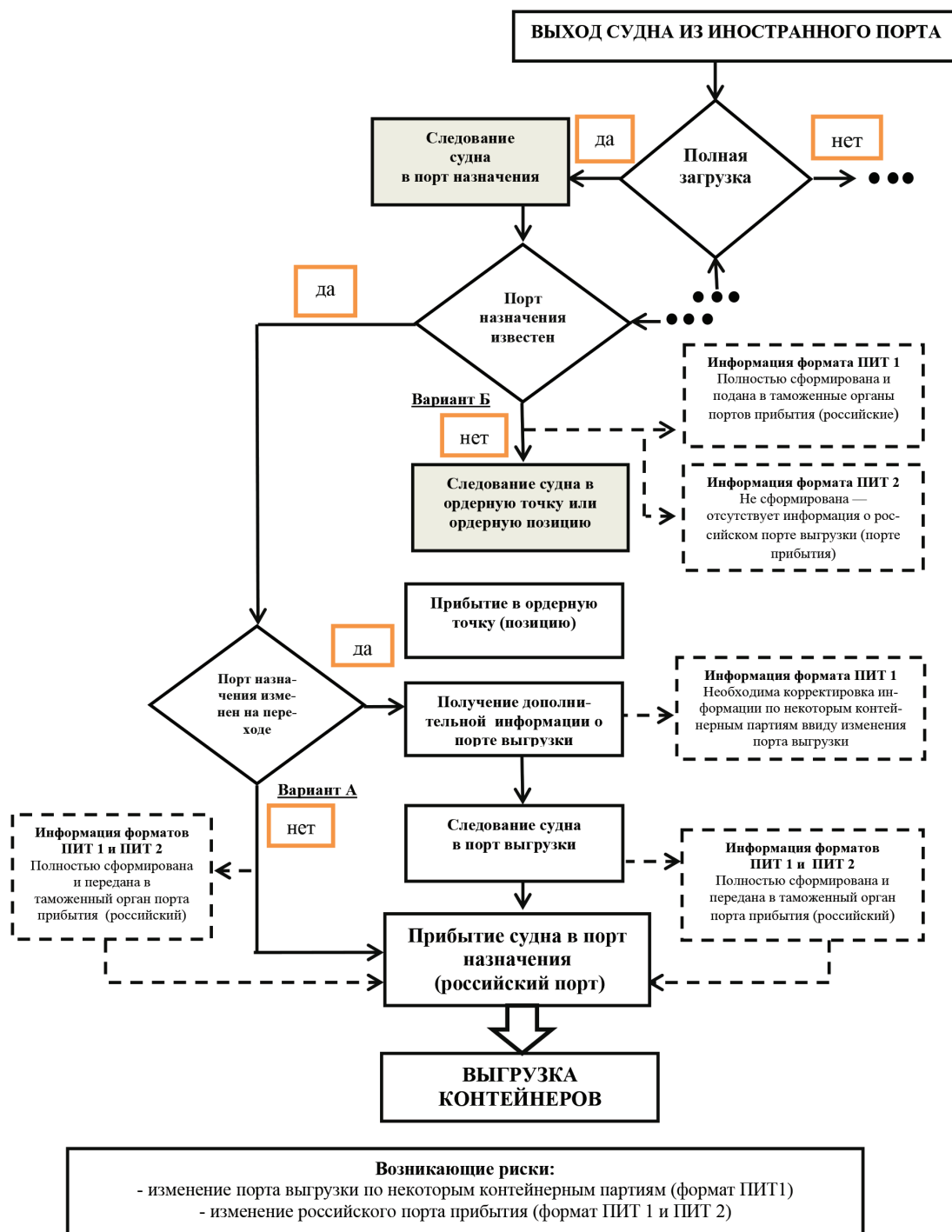


Рис. 4. Процесс доставки груза из иностранного порта в российский порт (варианты А и Б)

Условные обозначения: ————— — материальный поток; - - - - - — информационный поток

Таким образом, формирование информационного потока для таможенных целей согласно варианту А полностью совпадает с организацией процесса формирования предварительной информации для таможенных целей при плановых морских перевозках [10]. Изучив технологические особенности работы программных средств порталов FILL BILL, ФТС России «Электронное предоставление сведений» и прототипа портала «Морской порт», нами сделан вывод о том, что именно по рассмотренному ранее варианту реализуется технология предварительного информирования в морском пункте пропуска. При этом подача предварительных сведений форматов ПИТ1 и ПИТ 2 осуществляется в разовом порядке, т. е. выполнение корректировки в дальнейшем не предусмотрено. Однако на практике возможны случаи, когда необходимо вносить изменения и дополнения в уже переданные предварительные сведения в форматах ПИТ1 и ПИТ 2.

Возможен такой вариант развития событий, когда конкретный порт выгрузки заранее неизвестен или может быть изменен из-за экономической составляющей перевозки, а также безопасности мореплавания (см. рис. 4, вариант Б). Так, если в чартере указан опцион или рейдж, то капитан судна лишь по прибытии в ордерную точку или на ордерную позицию получает информацию от фрахтователя или его агента, в каком конкретно порту будет происходить выгрузка. Экономическая составляющая связана с переадресацией груза, более выгодными тарифами на обработку груза в соседнем порту и т. п. Изменение порта выгрузки может быть связано также с погодными или навигационными условиями. Таким образом, только после прибытия судна в ордерную точку или получения на переходе откорректированной информации о российском порте прибытия предварительная информация формата ПИТ2 может быть полностью сформирована и передана перевозчиком в таможенный орган порта прибытия. При этом требуется корректировка информации ПИТ1 по некоторым коносаментным партиям грузов в связи с уточнением порта прибытия, так как она первоначально могла быть направлена в таможенный орган любого из портов, указанных в чартерном коносаменте.

Возможен еще и такой вариант, когда судно не загружено в полном объеме в порту отправления и возникает ситуация с мертвым фрахтом (рис. 5). В зависимости от условий чартера возможно или невозможно принятие дополнительного груза в другом иностранном порту. Невозможность принятия груза иногда связана с оплатой фрахтователем «мертвого фрахта» по согласованной в чартере ставке, запретом на принятие дополнительного груза либо с отсутствием дополнительного груза в других иностранных портах. В этом случае судно следует в российский порт для выгрузки, и формирование информационного потока (ПИТ1 и ПИТ2) осуществляется аналогично описанным ранее вариантам А или Б (см. рис. 4).

В случае возможности принятия дополнительного груза в другом иностранном порту (рис. 5) судно следует в указанный судовладельцем (или фрахтователем) порт для дозагрузки. Сведения для передачи предварительной информации перевозчиком (ПИТ2) могут быть полностью сформированы и переданы государственным контролирующим органам порта прибытия только после дозагрузки в иностранных портах и получения перевозчиком УИН ПИТ1 по дополнительно принятому грузу во всех портах дозагрузки. На данном этапе также возникают риски возникновения недостоверной информации по форме ПИТ1 по некоторым партиям грузов в контейнерах в связи с изменением порта выгрузки, ПИТ2 о судозаходах и российском порте прибытия и т.п.

Полная и достоверная информация по всем видам груза в контейнерах форматов ПИТ1 (с присвоенными УИН ПИТ1) и ПИТ2 может быть сформирована в большинстве случаев только на последнем этапе — этапе выхода судна из иностранного порта (по варианту А), прибытия в ордерную точку (позицию) или получения корректировки информации на переходе (по варианту Б) либо после дозагрузки в других иностранных портах (вариант В). Таким образом, процесс формирования грузопотока при внеплановых перевозках более сложен и имеет ряд особенностей, которые необходимо учитывать при внедрении системы обязательного предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации [4].

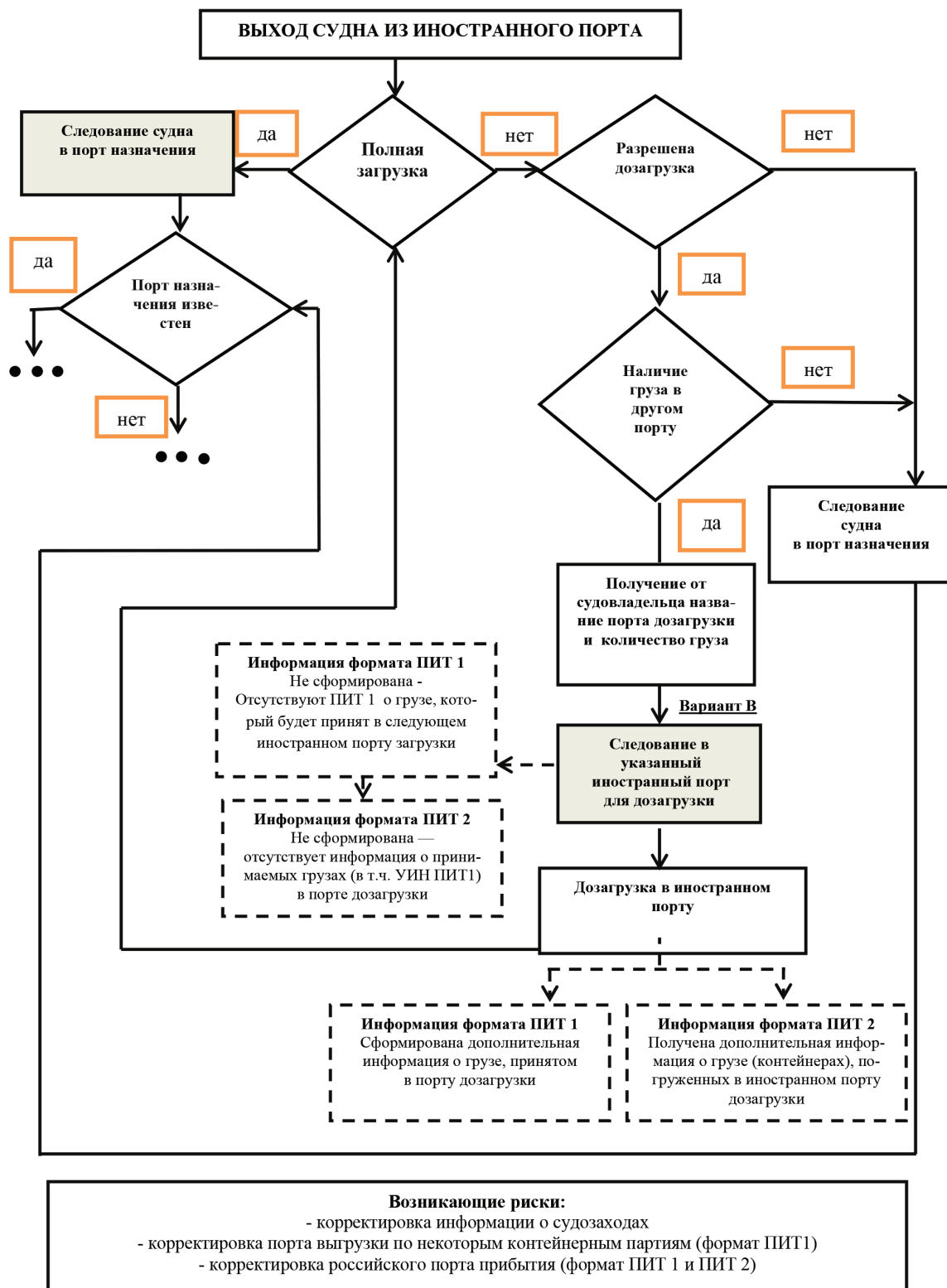


Рис. 5. Процесс доставки груза из иностранного порта в российский порт (вариант В)
Условные обозначения: ————— материальный поток; - - - - - информационный поток

Заключение

В результате проведенного исследования были выявлены проблемы формирования информационного потока для таможенных целей при внеплановых перевозках, связанные с отсутствием на первых этапах полной и достоверной информации о российских портах назначения всех погруз-

женных контейнеров и всех судозаходах в иностранные порты загрузки, а также отсутствием возможности корректировки представленной предварительной информации форматов ПИТ1 и ПИТ2, а именно:

1) в случае изменения порта назначения груза, находящегося в контейнере, информация ПИТ1, поданная в ранее обозначенный порт прибытия, становится неактуальной, а в таможенном органе нового порта прибытия информация о данном грузе в формате ПИТ1 отсутствует;

2) если в процессе перехода фрахтователем изменен российский порт прибытия, то информация, поданная перевозчиком в таможенные органы порта прибытия (ПИТ2), становится недостоверной;

3) в случае указания в чартере ордерной точки или ордерной позиции полная и достоверная информации по формам ПИТ1 и ПИТ2 может быть сформирована только после сообщения фрахтователем российского порта захода по прибытию в ордерную точку или ордерную позицию или получения откорректированной информации на переходе.

Кроме того, как отмечалось ранее, все контейнеры, погруженные на судно, должны иметь УИН ПИТ1, иначе судно по технологии предварительного информирования оформляться не будет из-за неполной информационной базы данных в ПИТ2.

Таким образом, на наш взгляд, решение указанных проблем возможно в следующих случаях:

– доработка используемых программных средств порталов FILL BILL, ФТС России «Электронное предоставление сведений» и прототипа портала «Морской порт», а именно, добавление функции корректировки представленных сведений форматов ПИТ1 и ПИТ2;

– допущение возможности подачи заинтересованными лицами информации ПИТ1 в портал «Электронное предоставление сведений» и прототип портала «Морской порт» по перевозимым грузам «без привязки» к конкретному таможенному посту региона прибытия;

– организация судоходными компаниями системы контроля за получением от грузоотправителя УИН ПИТ1 по всем коносаментным партиям перевозимого груза.

Предложенные мероприятия по адаптации программных средств, используемых в технологии предварительного информирования, с учетом специфических особенностей организации внеплановых перевозок позволят участникам транспортного процесса более эффективно использовать современные таможенные информационные технологии при международной морской перевозке грузов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Маликова Т. Е. Системный анализ взаимодействия участников транспортного рынка при оформлении грузов в морском порту / Т. Е. Маликова, А. А. Янченко // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. — 2015. — № 4. — С. 25–29.

2. Антонова Е. И. Проблемы и перспективы внедрения технологии предварительного информирования на морском транспорте / Е. И. Антонова, Т. И. Белоусова, Е. В. Дикарев // Совершенствование системы информационно-технического взаимодействия таможенных органов с внешними системами: сб. материалов межвузовской молодежной науч.-практ. конф. каф. информатики и информационных таможенных технологий / под ред. канд. техн. наук И. И. Никитченко. — М.: Российская таможенная академия, 2014. — С. 25–29.

3. Антонова Е. И. Развитие технологии предварительного информирования на морском транспорте / Е. И. Антонова, Т. И. Белоусова, Е. В. Дикарев // Информатизация и связь. — 2014. — № 2. — С. 110–113.

4. Ануфриев А. Б. Экспериментальная система предварительного информирования при перевозках морским транспортом / А. Б. Ануфриев, А. А. Ковылин // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2011. — № 4. — С. 38–47.

5. Вербило О. М. Пути повышения пропускных способностей портовых контейнерных терминалов / О. М. Вербило // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2015. — № 1 (29). — С. 137–144.

6. Попов А. А. Экономические аспекты развития морских пунктов пропуска / А. А. Попов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2014. — № 1 (23). — С. 137–141.

7. Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации [Электронный ресурс]: приказ ФТС РФ от 10.03.2006 г. № 192. — Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения — 25.03.15).

8. Мельникова Д. В. Проблемы применения таможенных информационных технологий в портах Сахалинской области / Д. В. Мельникова, Т. Е. Маликова // Проблемы транспорта Дальнего Востока: доклады Одиннадцатой Междунар. науч.-практ. конф. 2 – 4 октября 2015 г. — Владивосток: ДВО ПАТ, 2015. — С. 86–88.

9. Таныгина К. Е. Система оценки эффективности деятельности таможенных органов в морских пунктах пропуска / К. Е. Таныгина, А. В. Зырянова, Т. Е. Маликова // Проблемы транспорта Дальнего Востока: доклады Одиннадцатой Междунар. науч.-практ. конф. 2 – 4 октября 2015 г. — Владивосток: ДВО ПАТ, 2015. — С. 110–111.

10. Янченко А. А. К вопросу внедрения технологии предварительного информирования в линейном судоходстве / А. А. Янченко, А. Ж. Радочинская // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. — 2015. — № 4. — С. 19–23.

THE IMPLEMENTATION OF PRELIMINARY INFORMING TECHNOLOGY OF CUSTOMS AUTHORITIES IN SEA SPOT CARGO TRANSPORTATION

The paper studies the generating process of information flow in spot transportation by sea and identifies the necessary conditions for implementing the technology of preliminary informing customs authorities in transportation by sea. The structural analysis made by the authors in the course of the study gives a framework for generating import cargo flow in spot transportation by sea. The study proves that the preliminary informing mechanism for goods moved by sea was developed without specific characteristics of cargo flow generating in spot transportation. The characteristic features of the technological process of cargo flows generating in spot transportation enables to highlight a few variants of development: in preliminary informing the information coming from carrier and consignor either cannot be comprised or becomes false. As result, the ship cannot be cleared according to the technology of preliminary informing. To avoid the revealed problems the authors propose the activities how to change the technology of preliminary informing customs authorities for sea transportation.

Keywords: container, ship, carrier, sea shipping, preliminary information, customs authorities.

REFERENCES

1. Malikova, T. E., and A. A. Yanchenko. "The system analysis of transport market participants interaction in the process of goods clearance at sea port." *Nauchnye problem transporta Sibiri i Dalnego Vostoka* 4 (2015): 25–29.
2. Antonova, E. I., T. I. Belousova, and E. V. Dikarev. "Challenges and prospects for implementation of preliminary informing technology by sea transportation." *Sovershenstvovaniye sistemy informatsionno-tehnicheskogo vzaimodeystviya tamozhennykh organov s vneshnimi sistemami: sbornik materialov mezhvuzovskoy molodezhnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii kafedry informatiki i informatsionnykh tamozhennykh tehnologii*. Ed. I. I. Nikitchenko. M.: Rossiyskaya tamozhennaya akademiya, 2014: 25–29.
3. Antonova, E. I., T. I. Belousova, and E. V. Dikarev. "Preliminary development technology awareness on sea transport." *Informatization and communication* 2 (2014): 110–113.
4. Anufriev, A. B., and A. A. Kovylin. "Jeksperimentalnaja sistema predvaritelnogo informirovaniya pri perevozkah morskim transportom." *Tamozhennaya politika Rossii na Dalnem Vostoke* 4 (2011): 38–47.
5. Verbilo, O. M. "Possibilities to increase port container terminal capacity". *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* 1(29) (2015): 137–144.
6. Popov, A. A. "Economic aspects of marine border crossing point." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* 1(23) (2014): 137–141.
7. Ob utverzhdenii Konceptii sistemy predvaritel'nogo informirovaniya tamozhennykh organov Rossijskoj Federacii. Web. 25 March 2015. <<http://www.consultant.ru>>.

8. Melnikova, D. V., and T. E. Malikova. "Problemy primeneniya tamozhennykh informacionnykh tehnologii v portah Sahalinskoj oblasti." *Problemy transporta Dalnego Vostoka: doklady odinnadsatoi mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. 2-4 oktyabrya 2015 g. Vladivostok: DVO RAT, 2015: 86–88.*

9. Tanygina, K. E., A. V. Zyryanova, and T. E. Malikova. "Sistema ocenki jeffektivnosti dejatel'nosti tamozhennykh organov v morskikh punktah propuska." *Problemy transporta Dalnego Vostoka: doklady odinnadsatoi mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. 2-4 oktyabrya 2015 g. Vladivostok: DVO RAT, 2015: 110–111.*

10. Yanchenko, A. A., and A. Z. Radochinskaya. "K voprosu vnedreniya tehnologii predvaritel'nogo informirovaniya v linejnom sudohodstve." *Transport Aziatsko-Tihookeanskogo regiona 4 (2015): 19–23.*

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Маликова Татьяна Егоровна —
доктор технических наук, доцент.
Морской государственный университет
имени адмирала Г.И. Невельского
TanMalik@mail.ru
Янченко Анна Анатольевна — аспирант.
Научный руководитель:
Маликова Татьяна Егоровна.
Морской государственный университет
имени адмирала Г.И. Невельского
annanyan@yandex.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Malikova Tatiana Egorovna —
Dr. of Technical Sciences, associate professor.
Maritime State University named
after Admiral G.I. Nevelskoi
TanMalik@mail.ru
Yanchenko Anna Anatol'evna — postgraduate.
Supervisor:
Malikova Tatiana Egorovna.
Maritime State University named
after Admiral G.I. Nevelskoi
annanyan@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 24 февраля 2016 г.

УДК 678-06

**В. И. Решняк,
О. В. Витязева**

ИССЛЕДОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ УТИЛИЗАЦИИ ПЛАСТИКОВЫХ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА ОБЪЕКТАХ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Статья посвящена актуальной для современного мира проблеме переработки отходов. В ней анализируется возможность повторного использования такой субстанции отходов, как пластмассы, образующиеся при эксплуатации судов и береговых объектов водного транспорта — судоремонтных и судостроительных заводов и портов. Исследуемый вид отходов запрещен к сбросу в море, что приводит к накоплению большого его количества и необходимости последующей переработки. В качестве основного способа переработки таких отходов предложено использовать утилизацию. Показано, что пластиковые материалы характеризуются разными перспективами утилизации, определяемыми физико-химическими свойствами этого вида субстанции. Показано, что с точки зрения возможной утилизации практически все пластмассы целесообразно разделить на две группы: термопластичные и термореактивные. Также показано, что утилизация термопластичных пластмасс представляет собой технологически более простой процесс, что позволяет повысить степень повторного использования веществ и материалов и тем самым обеспечить рациональное использование природных ресурсов. Одновременно это дает возможность организовать собственное производство некоторых изделий, применяемых, например, в судоремонте или в судостроении с использованием в качестве сырьевого материала утилизируемой пластиковой субстанции.

Ключевые слова: отходы, пластмассы, утилизация, повторное использование, рациональное использование природных ресурсов, термопластичные и термореактивные пластики.

Введение

Проблема отходов хорошо известна. Водный транспорт, в частности, является источником образования отходов производства судостроения, образуемых в результате технологического про-