

Первый заместитель руководителя ФТС России Руслан Давыдов 9 апреля 2019 года в г. Санкт-Петербурге принял участие в работе Международного арктического форума «Арктика – территория диалога». В рамках форума обсуждались вопросы развития инфраструктуры северных портов.

Руслан Давыдов: «Инфраструктура Северного морского пути должна быть не только заточена под совершение рядовых операций с судами и транзит грузов, но и обеспечить компаниям возможность выстраивания удобных и экономически эффективных логистических цепочек движения товаров».

Ускорению операций способствует организация информационного взаимодействия таможен и участников ВЭД. Для этого, в том числе, с 1 июля 2019 года будет введено обязательное предварительное информирование на водном транспорте.

Руслан Давыдов: «Введение предварительного информирования на водном транспорте позволит оптимизировать совершение операций в морских пунктах пропуска».

Также ведется работа по разделению документального и фактического таможенного контроля. В перспективе декларационный массив морских портов будет сконцентрирован в центрах электронного декларирования (ЦЭД) в Санкт-Петербурге и Владивостоке, а фактический контроль – осуществляться в местах, удобных для компаний с точки зрения логистики.

Руслан Давыдов: «С 2020 года ЦЭД Балтийской таможни будет охватывать весь Северо-Западный морской регион, включая порты Архангельска и Мурманска. Фактический контроль сохранится только в тех портах, где обрабатываются грузы. По такой схеме уже работают на Дальнем Востоке: все оформление сосредоточено в порте Владивосток. Это позволило существенно сократить сроки на оформление при прибытии судов – с 2,5-3 часов до 35 минут».

В ходе сессии также были затронуты вопросы применения комплекса программных средств «Портал Морской порт».

Руслан Давыдов: «КПС «Портал Морской порт» разработан с учетом международных стандартов Port Community System, которая существует во всех крупнейших портах: Сингапур, Роттердам, Гамбург, Антверпен. Это открытые стандарты, которые подразумевают электронный документооборот между всеми участниками процесса: государственными контролирующими органами, операторами порта и владельцами грузов».



