

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

---

Школа базовой инженерной подготовки  
Специальность 38.05.02. «Таможенное дело»  
Отделение социально-гуманитарных наук

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

Тема работы
<b>«Морские контейнерные перевозки в российской и мировой практике: особенности правового регулирования и осуществления таможенных формальностей»</b>

УДК 339.543:629.544:347.79

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3131	Галкина Полина Вадимовна		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Агеева Вера Валентиновна	Кандидат исторических наук		

**ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:**

Руководитель ООП	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
38.05.02 Таможенное дело	Сосковец Л.И.	Д.и.н., профессор		

Томск – 2018 г.

## Планируемые результаты обучения по ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Профессиональные компетенции</i>		
P1	Постоянно повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК -5, 6, ПК-4, 5) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P2	Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного, валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимания пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций	Требования ФГОС (ПК-7, 10, 11, 14, 15, 16, 17) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P3	Владеть навыками применения форм, технологий, средств таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТН ВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара	Требования ФГОС (ПК-8, 9, 10, 12, 19) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P4	Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных, анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД,	Требования ФГОС (ПК-13,14, 37, 38, 41, 44) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P5	Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия	Требования ФГОС (ПК -23, 24, 25, 27, 28) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P6	Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность; владеть приемами применения СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления	Требования ФГОС (ПК- 29 – 33, 20, 36) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P7	Применять профессиональные знания для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий	Требования ФГОС (ПК-4,5, 38, 39, 42) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

---

Школа базовой инженерной подготовки  
Специальность 38.05.02 Таможенное дело  
Отделение социально – гуманитарных наук

УТВЕРЖДАЮ:  
Руководитель ООП

\_\_\_\_\_  
(Подпись)      (Дата)      (Ф.И.О.)

**ЗАДАНИЕ**  
**на выполнение выпускной квалификационной работы**

В форме:

Дипломной работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
3131	Галкина Полина Вадимовна

Тема работы:

Морские контейнерные перевозки в российской и мировой практике: особенности правового регулирования и осуществления таможенных формальностей

Утверждена приказом директора (дата, номер)

Срок сдачи студентом выполненной работы:

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:**

**Исходные данные к работе**

*(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).*

**Задание:**

- 1) Объект исследования – морские контейнерные перевозки и их организация в российской и мировой практике,
- 2) Режим работы – непрерывный систематический,
- 3) Список литературы,
- 4) План курсовой работы,
- 5) Гипотезы.

<p><b>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</b></p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p>	<p>Раздел 1. Общие положения о контейнерных перевозках и особенности совершения таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом</p> <p>§1. Контейнерная система морских перевозок и ее виды</p> <p>§2. Правовые основы совершения таможенных операций в отношении грузов, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС морскими контейнерными перевозками</p> <p>§3. Прибытие и убытие контейнеровозов в морские порты</p> <p>Раздел 2. Документальное сопровождение морских грузов при прибытии и убытии контейнеровозов</p> <p>§1. Документы, необходимые при прибытии контейнерного груза в морской порт</p> <p>§2. Действия должностных лиц таможенного органа при прибытии, погрузке и убытии судна из морского порта</p> <p>§3. Проблемы морских контейнерных перевозок в России</p> <p>§4. Перспективы развития морских контейнерных перевозок и их таможенного оформления</p> <p>Раздел 3. Мировой опыт организации и регулирования морских контейнерных перевозок</p> <p>§1. Развитие и нормативное регулирование морских контейнерных перевозок в США</p> <p>§2. Особенности морских контейнерных перевозок в Японии: нормативное регулирование и документальное сопровождение</p> <p>§3. Сравнительная характеристика таможенного оформления морских контейнерных перевозок в России, США и Японии</p>
<p><b>Перечень графического материала</b></p> <p><i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i></p>	<p>В работе необходимо представить:</p> <p><b>Таблицы:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Основные виды коносаментов</li> <li>2. Разновидности деливери-ордера</li> <li>3. Порядок прибытия товаров и судна на таможенную территорию</li> <li>4. Порядок убытия судна и товаров с таможенной территории</li> <li>5. Факторы, препятствующие развитию контейнерных перевозок в России</li> <li>6. Основные проблемы КПС «Морской порт»</li> <li>7. Сроки совершения полной таможенной очистки груза в контейнере до начала применения информационных</li> </ol>

	<p>таможенных технологий</p> <p>8. Сроки совершения полной таможенной очистки груза в контейнере после начала применения информационных таможенных технологий</p> <p>9. Сравнительная характеристика таможенного оформления морских контейнерных перевозок в России, США и Японии</p> <p><b>Рисунки:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ИНКОТЕРМС 2010</li> <li>2. Порядок действий таможенного органа до прихода морского судна в порт</li> <li>3. Порядок действий должностного лица таможенного поста при получении документов на убытие товаров</li> <li>4. Алгоритм действий должностных лиц таможенного поста при получении ответа на запрос из СКВВ</li> <li>5. Технология предварительного информирования на морском транспорте с применением КПС «Портал Морской Порт»</li> <li>6. Грузооборот морских портов России</li> <li>7. Основные проекты в рамках развития Северо-западного направления</li> <li>8. Основные проекты в рамках развития Южного направления</li> <li>9. Основные проекты в рамках развития Дальневосточного направления</li> <li>10. Основные проекты в рамках развития Северного направления</li> <li>11. Моменты представления предварительной информации в таможни Японии</li> </ol>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы**

*(с указанием разделов)*

Раздел	Консультант
Общие положения о контейнерных перевозках и особенности совершения таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом	Агеева В.В.
Документальное сопровождение морских грузов при прибытии и	Ружников Д.В.

убытии контейнеровозов	
Мировой опыт организации и регулирования морских контейнерных перевозок	Ружников Д.В.
<b>Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:</b>	
Общие положения о контейнерных перевозках и особенности совершения таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом	
Документальное сопровождение морских грузов при прибытии и убытии контейнеровозов	
Мировой опыт организации и регулирования морских контейнерных перевозок	

<b>Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику</b>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**Задание выдал руководитель:**

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Агеева Вера Валентиновна	Кандидат исторических наук		

**Задание принял к исполнению студент:**

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3131	Галкина Полина Вадимовна		

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**ОТЗЫВ**

**Руководителя о дипломной работе**

Студент	Галкина Полина Вадимовна
---------	--------------------------

специальность	38.05.02 Таможенное дело
---------------	--------------------------

Отделение школы (НОЦ)	социально-гуманитарных наук	Школа	базовой инженерной подготовки
--------------------------	--------------------------------	-------	----------------------------------

<b>Тема работы</b>
<b>«Морские контейнерные перевозки в российской и мировой практике: особенности правового регулирования и осуществления таможенных формальностей»</b>

Работа содержит пояснительную записку на 134 листах, 20 листов графической части на формате А4. Работа выполнена в соответствии с заданием и в полном объеме.

**Характеристика работы в целом.**

*Указывается мнение руководителя о работе в целом: тематика работы, цели и задачи работы, степень раскрытия тематики, актуальность, практическая значимость и т.д., дается оценка достижения каждого из запланированных результатов обучения по образовательной программе. Необходимо отметить качество оформления ВКР и степень соответствие Положению о ВКР. Необходимо указать научную новизну для магистерской работы.*

Актуальность и практическая значимость темы исследования определяется необходимостью выработки эффективных инструментов соблюдения таможенного законодательства в области морских контейнерных перевозок. Оригинальность текста работы согласно системе «Антиплагиат» составляет 92%.

**Характеристика работы студента.**

*Указывается мнение руководителя о личных качествах автора работы, основное внимание должно быть уделено мотивации, отношению к выполняемой работе, проявленная студентом самостоятельность при выполнении работы, плановость, дисциплинированность, умение пользоваться литературным материалом.*

В процессе выполнения выпускной квалификационной работы Галкина П.В. проявила себя как специалист в области внешнеэкономической деятельности, таможенного администрирования и таможенного контроля, грамотный и внимательный к деталям исследователь.

**Отрицательные стороны работы.**

*У научного руководителя нет существенных замечаний к представленной работе.*

**Положительные стороны работы.**

К достоинствам представленной работы относится исследовательская культура автора, широкий корпус источников и литературы, на основании которых выполнено исследование. Дипломный проект П.В. Галкиной является завершенным самостоятельным исследованием, выполненным на высоком профессиональном уровне.

*Выполненная работа может быть признана законченной квалификационной работой, соответствующей всем требованиям, а ее автор,*

Галкина Полина Вадимовна
--------------------------

заслуживает оценки:

Отлично
---------

и присуждения специалиста по:

специальность	38.05.02 Таможенное дело
---------------	--------------------------

**Должность место работы руководителя  
руководителя ОСГН ШБИП**

**Агеева В.В., доцент**

«18» мая 2018 г.

**РЕЦЕНЗИЯ**  
**на дипломную работу**

Студент	Галкина Полина Вадимовна
---------	--------------------------

Специальность	38.05.02 «Таможенное дело»
---------------	----------------------------

Отделение школы (НОЦ)	<i>Отделение социально-гуманитарных наук</i>	Школа	<i>Школа базовой инженерной подготовки</i>
-----------------------	----------------------------------------------	-------	--------------------------------------------

<b>Тема работы</b>
«Морские контейнерные перевозки в российской и мировой практике: особенности правового регулирования и осуществления таможенных формальностей»

Представленная на рецензию работа содержит пояснительную записку на 134 листах, 20 листов графической части на формате A4,  
Работа выполнена в соответствии с заданием и в полном объеме.

Рецензируемая работа содержит три главы.

В первой главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Общие положения о морских контейнерных перевозках и особенности совершения таможенных операций в отношении товаров, прибывающих в морских контейнерах; описана и проанализирована система контейнерных перевозок, их международное и национальное законодательное регулирование. Обозначены особенности процессов прибытия и убытия контейнеровозов в морские порты.

Во второй главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Документальное обеспечение морских грузов при их прибытии и убытии, а также порядок и содержание действий, производимых должностными лицами таможенных органов при прибытии/убытии таких грузов. Определены проблемы, препятствующие развитию морских контейнерных перевозок, и их перспективы.

В третьей главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Особенности и нормативно-правовое регулирование морских контейнерных перевозок в таких странах, как США и Япония. Кроме того, представлен сравнительный анализ систем морских перевозок грузов в российской и мировой практике.

Оценка работы рецензентом в целом (*указывается мнение рецензента о работе в целом: степень раскрытия тематики, актуальность, практическая значимость и т.д., дается оценка достижения каждого из запланированных результатов обучения по образовательной программе. Необходимо указать недостатки и замечания работы*):

Тема выпускной квалификационной работы Галкиной П.В. является достаточно актуальной на сегодняшний день, так как морские контейнерные перевозки это один из наиболее бюджетных вариантов транспортировки грузов в большом количестве на дальний расстояния (страны других континентов). В условиях сложных экономических отношений увеличенный грузооборот будет только способствовать улучшению экономического состояния России.

В дипломной работе подробно рассмотрены особенности национальной системы морских контейнерных перевозок, обозначены проблемы и перспективы развития национальной системы. Также особое внимание уделено различиям между российским и мировым документационным обеспечением данного типа грузоперевозок.

Студенткой проведен качественный анализ процесса выполнения таможенных формальностей морской грузоперевозки. Она хорошо ориентируется в процессах совершения таможенного оформления морского груза.

Также был проведен анализ актуальной нормативно-правовой базы, регулирующей специфику таможенного оформления морских контейнерных перевозок в ЕАЭС и на международном уровне.

Однако автор работы полагается, в основном, на теоретические знания, которые зачастую расходятся с их практическим применением. В дальнейшем такие незначительные несоответствия скорректируются с опытом работы в данной сфере.

Кроме того, хочется обратить внимание на то, была осуществлена качественная переработка сложной текстовой информации и ее интерпретация в графическом формате: многие таблицы, рисунки и диаграммы были спроектированы автором дипломной работы. Они позволяют лучше воспринимать материал.

Также, стоит отметить, что базой для написания главы 3 стали иностранные источники информации, которые были качественно и верно переведены автором дипломной работы. Использованные источники информации достоверны, актуальны. Представленные выводы логичны и обоснованы.

Существенных недостатков в работе не выявлено, но тема имеет большой потенциал для ее дальнейшего изучения.

Считаю, что тема морских контейнерных перевозок и особенностей их таможенного оформления раскрытой и актуальной, выполненной качественно и заслуживающей оценки «отлично» с присвоением ее автору, Галкиной Полине Вадимовне, квалификации «специалист» по специальности «Таможенное дело».

Выполненная работа может быть признана законченной квалификационной работой, соответствующей всем требованиям, а ее автор,

Галкина П.В.

заслуживает оценки:

отлично

и присуждения степени/квалификации бакалавра/специалиста/магистра по:

направление /специальность

«Таможенное дело»

Рецензент:

Директор ООО «Айсберг»

\_\_\_\_\_ /Ружников Данила Валентинович

М.П. (организации-места работы рецензента)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

## Реферат

Выпускная квалификационная работа 134 страницы, 11 рисунков, 9 таблиц, 74 источника.

**Ключевые слова:** морские контейнерные перевозки, таможенное оформление, портовая инфраструктура, сроки таможенного оформления, пакет документов и сведений, морская логистика, предварительное информирование о прибытии судна.

**Объектом** исследования выступают морские контейнерные перевозки и их организация в российской и мировой практике.

**Целью** данного исследования является сравнительный анализ правового регулирования и практического опыта функционирования системы морских контейнерных перевозок в Российской Федерации, США и Японии, а также выявление перспектив развития системы морских контейнерных перевозок в России и путей совершенствования таможенных операций в данной области.

В процессе исследования был осуществлен анализ нормативно-правовой базы, регулирующей данный вид перевозок в РФ и на международном уровне; были подробно рассмотрены и проанализированы информационно-аналитические источники и научные публикации, в том числе и иностранные, с целью выявления структуры и особенностей системы морских контейнерных перевозок в РФ; были представлены основные документы, необходимые для таможенного оформления груза; проанализированы действия должностных лиц таможенных органов при прибытии и убытии морского судна из порта; освещены ключевые проблемы оформления морских грузов, а также выявлены особенности таможенного оформления морских контейнерных грузов в США и Японии.

**Результатом работы** стало комплексное исследование особенностей совершения таможенных формальностей в отношении грузов, перевозимых морем в контейнерах, а также формулирование перспектив развития системы морских контейнерных перевозок в России.

**Областью применения** является сфера внешнеэкономической деятельности, таможенное дело, сфера транспортно-логистической деятельности.

**Практическая значимость** работы заключается в возможности использования ее результатов в качестве рекомендаций участникам ВЭД при выборе транспорта для международной перевозки грузов, в работе таможенных органов. Кроме того, выводы данной дипломной работы могут использоваться авторами научных работ в этой области для исследования и дальнейшего развития темы морских контейнерных перевозок, их регулирования и особенностей совершения таможенных формальностей.

## **СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В РАБОТЕ:**

**ДТ** – декларация на товары

**ЕАЭС** – Евразийский экономический союз

**ИМО** – Международная морская организация

**КПС** – комплекс программных средств

**КТМ** – Кодекс торгового мореплавания

**ПДС** – пакет документов и сведений

**ПИТ** – предварительная информация о товаре

**СВХ** – склад временного хранения

**СКВВ** – автоматизированная подсистема контроля за вывозом товаров с таможенной территории Евразийского экономического союза

**СУР** – система управления рисками

**ТК ЕАЭС** – Таможенный кодекс Евразийского экономического союза

**ТН ВЭД** – Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности

**ФТС РФ** – Федеральная таможенная служба Российской Федерации

**СВР** – Customs and Border Protection – Таможенная и пограничная служба США

**АСЕ** – Automated Commercial System – система для управления и обработки коммерческих товаров, импортируемых в США

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	14
ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ.....	23
1.1 Контейнерная система морских перевозок и ее виды .....	23
1.2 Правовые основы совершения таможенных операций в отношении грузов, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС морскими контейнерными перевозками.....	34
1.3 Прибытие и убытие контейнеровозов в морские порты .....	41
ГЛАВА 2. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ МОРСКИХ ГРУЗОВ ПРИ ПРИБЫТИИ И УБЫТИИ КОНТЕЙНЕРОВОЗОВ .....	49
2.1 Документы, необходимые при прибытии контейнерного груза в морской порт .....	49
2.2 Действия должностных лиц таможенного органа при прибытии, погрузке и убытии судна из морского порта.....	60
2.3 Проблемы морских контейнерных перевозок в России .....	69
2.4 Перспективы развития морских контейнерных перевозок и их таможенного оформления.....	84
ГЛАВА 3. МИРОВОЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ И РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	94
3.1 Развитие и нормативное регулирование морских контейнерных перевозок в США .....	94
3.2 Особенности морских контейнерных перевозок в Японии: нормативное регулирование и документальное сопровождение.....	104
3.3 Сравнительная характеристика таможенного оформления морских контейнерных перевозок в России, США и Японии .....	116
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	120
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ:.....	124

## **ВВЕДЕНИЕ**

В функционировании транспортных систем морские порты и контейнерные терминалы играют ключевую роль, так как являются основными элементами международных транспортных цепей поставок, чья конкурентоспособность зависит от эффективной работы портов и их возможности принять наибольшее количество грузов. Особую значимость порты представляют в обеспечении транспортной независимости, обороноспособности, торговли, обеспечении перевозок народно-хозяйственных грузов, развития и использования транзитного потенциала. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Россия обладает самой протяженной береговой линией морского побережья в мире.

На сегодняшний день морское портовое хозяйство России - это свыше 900 портовых комплексов мощностью около 800 млн. тонн, расположенных в 63 морских портах, включенных в Реестр морских портов страны, где происходит обработка более полумиллиарда тонн различных грузов.

В современных условиях российским портам необходимо обеспечить эффективность их деятельности для поддержания ее устойчивости. Качество и безопасность – основные характеристики уровня устойчивости такой сложной технико-экономической системы, как уровня ее конкурентоспособности. Поэтому деятельность портов представляет собой стратегический аспект развития экономики государства, так как к основным портам, как правило, «привязаны» крупные таможенные органы, которые контролируют основной объем товарооборота внешней торговли.

Значительная часть грузов перевозится в контейнерах, которые позволяют стандартизировать грузы. Контейнерные перевозки получили развитие в последствии разделения мирового рынка труда, в результате которого страны, чтобы транспортировать грузы, стали нуждаться в

унифицированной, надежной и удобной таре при перевозках на дальние расстояния.

Повышение эффективности процессов транспортировки грузов и их переработки на транспортных терминалах требует рационального распределения ресурсов, транспорта и перегрузочной техники, организации четкой и слаженной работы по оформлению грузов.

Таким образом, **актуальность темы исследования** заключается в том, что морские контейнерные перевозки способствуют транспортировке наибольшего количества груза с издержками значительно ниже, чем при транспортировке товаров другими видами транспорта. В условиях введенных экономических санкций и сложной геополитической обстановки, наращивание торгового грузооборота способствует улучшению экономического состояния страны. Для этого необходима унификация существующих правовых норм в этой сфере, модернизация портов, их инфраструктуры и ускорение таможенного оформления для более быстрого прохождения груза.

**Объектом** исследования дипломной работы являются морские контейнерные перевозки и их организация в российской и мировой практике.

**Предметом** исследования являются особенности правового регулирования морских контейнерных перевозок и осуществление таможенных формальностей в отношении грузов, перемещаемых через таможенную границу морскими контейнерными перевозками, в российской и мировой практике.

**Целью** данного исследования является сравнительный анализ правового регулирования и практического опыта функционирования системы морских контейнерных перевозок в Российской Федерации, США и Японии, а также выявление перспектив развития системы морских контейнерных перевозок в России и путей совершенствования таможенных операций в данной области.

Для достижения цели были поставлены следующие **задачи**:

1. Рассмотреть достоинства, недостатки, структуру и виды современных контейнерных перевозок, осуществляемых морскими судами;
2. Изучить правовые акты, регулирующие морские контейнерные перевозки на уровне государства, Евразийского экономического союза и международном уровне;
3. Ознакомиться с особенностями таможенного оформления грузов в контейнерах;
4. Проанализировать документальное сопровождение, необходимое для таможенного оформления грузов в контейнерах;
5. Изучить порядок действий должностных лиц, совершаемых в отношении прибывающего/убывающего судна;
6. Выделить проблемы, возникающие при производстве таможенного оформления контейнеров;
7. Определить перспективы развития в сфере морских контейнерных перевозок и их таможенного оформления;
8. Рассмотреть особенности нормативно-правового регулирования морских контейнерных перевозок в США и Японии, необходимые для этого пакеты документов;
9. Дать сравнительную характеристику особенностей таможенного оформления в Российской Федерации, США и Японии.

**Степень изученности проблемы исследования.** Проблеме правового регулирования морских контейнерных перевозок и их таможенного оформления уделено достаточно внимания в научной литературе и информационно-аналитических работах.

Основой дипломного исследования стали научные публикации, представленные в журналах, посвященных таможенному делу, транспортному делу, информационным технологиям и экономике, а также сборники научно-практических конференций и научные журналы государственных университетов.

Авторами публикаций широко рассматриваются общие аспекты организации морских контейнерных перевозок, правовое регулирование их организации и таможенного оформления, основные проблемы и перспективы их развития, а также международный опыт таможенного оформления и предварительного информирования на примере таких стран, как Япония и США.

Так вопросам организации морских контейнерных перевозок посвящены научные работы следующих авторов: Вотинов А.В.<sup>1</sup>, Жусупов С.Д.<sup>2</sup>, Лимонов Э.Л.<sup>3</sup>, Пономарев Н.Е.<sup>4</sup>, Травинский П.С.<sup>5</sup>, Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А.<sup>6</sup>, Черенков Н.И., Русановский С.А.<sup>7</sup>, Тебеньков С.А.<sup>8</sup>, Шилимов М.В., Ульянина Л.Ю.<sup>9</sup>. Авторами научных работ были разъяснены понятия морских контейнерных перевозок и контейнера; обозначены основные преимущества и недостатки морских контейнерных перевозок, их специализация, направления и формы; предложена классификация морских судов.

Правовое регулирование морских перевозок в полной мере рассмотрено в научных работах Касаткиной А.С.<sup>10</sup>, Лысака Е.Д.<sup>11</sup>, Оселедце Д.А.<sup>12</sup>, Холопова К.В.<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Вотинов А.В. Сухие порты в механизме внешнеэкономических связей торговых портов Юга России: состояние и перспективы // Вестник университета. – 2013. - №10. – С. 75-77.

<sup>2</sup> Жусупов С.Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // Транспорт Российской Федерации. – 2011. - №6(37). – С.36-39.

<sup>3</sup> Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: учебное пособие // Издательство: ООО «Модуль». – 2009. – С. 379.

<sup>4</sup> Пономарев Н.Е. Морская логистика и особенности морских перевозок // «Молодой ученый». – 2016. - №1(105). – 464-466.

<sup>5</sup> Травинский П.С. Организация международных перевозок грузов // Москва. – 2013. – С.1-99.

<sup>6</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности // Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ. – 2016. – С.143.

<sup>7</sup> Черенков Н.И., Русановский С.А. Флот и морские контейнерные перевозки в России // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. – 2014. - №6. – С. 78-85.

<sup>8</sup> Тебеньков С.А. Современное состояние и проблемы контейнеризации как приоритетного направления инновационного развития рынка грузовых перевозок // Транспортное дело России. – 2014. - №9. – С. 25-27.

<sup>9</sup> Шилимов М.В., Ульянина Л.Ю. Контейнерные перевозки // Экономические науки. – 2017. – №2(3). – 29-34.

<sup>10</sup> Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал Высшей школы экономики. - №2. – 2016. – С. 171-185.

<sup>11</sup> Лысак Е.Д. Правовые аспекты таможенного оформления морских судов // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. - №4(65). – С.28-33.

<sup>12</sup> Оселедец Д.А. Правовое регулирование использования электронного документооборота в морской перевозке грузов по коносаменту // Российское предпринимательство. - №20(266). – 2014. – С. 1-11.

Научные статьи Антоновой Е.И., Белоусовой Т.И.<sup>2</sup>, Ерошенко С.С., Малышенко Ю.В., Федорова В.В.<sup>3</sup>, Полошева А.А.<sup>4</sup>, Тимченко Т.Н., Филатовой Е.В.<sup>5</sup> создали базу для анализа процесса таможенного оформления товаров, перевозимых морским транспортом, и выделения его специфических документальных и организационных особенностей.

Особенно хочется обратить внимание на работы такого авторитетного автора, как Малышенко Ю.В., который является доктором технических наук, профессором кафедры организации таможенного контроля и технических средств таможенного контроля Владивостокского филиала Российской таможенной академии г. Владивостока. В своих научных трудах автор рассматривает особенности таможенного оформления и предварительного информирования морских перевозок товаров в контейнерах в контексте опыта российской таможенной службы на примере морского порта Находка<sup>6</sup>. Кроме того, ряд его работ посвящен международному опыту организации таможенного оформления товаров, перевозимых морем, и его автоматизации Японии и США, в которых представлены и анализируются общие требования предварительного информирования, программные средства для таможенного оформления и алгоритм подачи таможенной информации<sup>7</sup>.

Процесс таможенного оформления путем подачи таможенных документов в единую информационно-техническую сеть таможенных

---

<sup>1</sup> Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. - №1. – С.60-65.

<sup>2</sup> Антонова Е.И., Белоусова Т.И. Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска // Современные информационные технологии и ИТ-образование. - №4(13). – 2017. – С. 180-187.

<sup>3</sup> Ерошенко С.С., Малышенко Ю.В., Федоров В.В. Особенности построения и эффективность система автоматизации таможенного оформления и контроля таможенных служб России и США // Вестник Российской таможенной академии. – 2008. – С. 15-24.

<sup>4</sup> Полошева А.А., Малышенко Ю.В. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка») // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2012. - №4(45). – С.83-87.

<sup>5</sup> Тимченко Т.Н., Филатова Е.В. Таможенное оформление морских контейнерных перевозок: учебное пособие // Издательство: Инфра-М. – 2016. – С.106.

<sup>6</sup> Полошева А.А., Малышенко Ю.В. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка») // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2012. - №4(45). – С.83-87.

<sup>7</sup> Малышенко Ю.В. Предварительное информирование о морских контейнерных перевозках в Японию // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – С. 102–107.

органов Японии, а также оценка ее эффективности в организации данного процесса представлены в публикации Грибовой Э.В.<sup>1</sup>.

Что касается перспектив и проблем таможенного оформления морских грузов и контейнерных перевозок в целом, то публикации Жусупова С.Д. и Тебенькова С.А. широко освещают эту тему.

Отдельные исследования Галина А.В. посвящены перспективам и направлениям развития смежной таможенно-логистической инфраструктуры морских портов<sup>2</sup>.

Кроме того, важную группу источников составили международные, региональные и национальные нормативно-правовые акты.

К числу значимых нормативно-правовых актов можно отнести:

- Конвенцию по облегчению международного морского судоходства 1967 г., которая направлена на облегчение морского судоходства путем упрощения и минимизации формальностей, требований к данным и процедур, связанных с прибытием, стоянкой и отправлением судов<sup>3</sup>;
- Международную конвенцию об упрощении некоторых правил о коносаменте 1924 г.<sup>4</sup> и основанные на ней Гааго-Висбийские правила, которые устанавливают единообразные правила, касающиеся коносамента<sup>5</sup>;
- Конвенцию о временном ввозе (Стамбульская конвенция от 26.06.1990)<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Грибова Э.В. Система NACCS, применяемая в таможенных органах Японии // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. - №3(76). – 2016. – С. 67-69.

<sup>2</sup> Галин А.В. Сухие порты как часть транспортной инфраструктуры: направления развития // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. - №2. – 2014. – С. 87-91.

<sup>3</sup> Конвенция по облегчению международного морского судоходства (Заключена в г. Лондоне 09.04.1965). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «Техэксперт» // <http://docs.cntd.ru/document/901898017>

<sup>4</sup> Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года" (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от 21.12.1979). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_133601/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133601/)

<sup>5</sup> Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаага-Висби правила). [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/pravila-o-konosamente-gaaga-visbi>

<sup>6</sup> "Конвенция о временном ввозе" (заключена в Стамбуле 26.06.1990). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/law/ref/ju\\_dict/word/kontejner/](http://www.consultant.ru/law/ref/ju_dict/word/kontejner/)

Региональные нормативно-правовые акты представлены Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, являющимся приложением к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 и вступившим в силу с 1 января 2018 года<sup>1</sup>.

Важными национальными актами стали: Кодекс торгового мореплавания от 30.04.1999 №81-ФЗ<sup>2</sup>; Проект приказа ФТС РФ «Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами<sup>3</sup>; Приказ Минтранса РФ от 2 мая 2012 г. N 122<sup>4</sup> и др.

В последнюю группу источников вошли: справочно-информационные системы «КонсультантПлюс» и «Гарант», которые дали возможность изучить нормативно-правовые акты законодательства, относящиеся к теме работы.

Также значительную помощь оказали интернет-издания, новостные порталы, сайты логистических компаний и сайты таможенных служб иностранных государств.

В процессе написания дипломной работы использовались такие **методы**, как:

1. Для выявления и формулировки определения контейнера, контейнерных перевозок и иных связанных с темой определений использовался терминологический анализ;

---

<sup>1</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/)

<sup>2</sup> Федеральный Закон от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации». [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22916/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/)

<sup>3</sup> Проект приказа ФТС России «Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами». [Электронный ресурс]: Министерство экономического развития Российской Федерации // [http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20130902\\_5](http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20130902_5) (дата обращения 12.02.2018)

<sup>4</sup> Приказ Минтранса РФ от 2 мая 2012 г. N 122 "Об утверждении Правил ведения судовой роли". [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «ГАРАНТ» // <http://base.garant.ru/70215054>

2. Для изучения нормативно-правовой базы морских контейнерных перевозок на международном, региональном и национальном уровнях использовался сравнительно-правовой метод;
3. Рассмотрение и обобщение существующих проблем и перспектив таможенного оформления товаров прибывающих морем проводилось с помощью аналитического метода;
4. Метод сравнения позволил выделить особенности таможенных формальностей морских контейнерных перевозок в разрезе таких стран как: Российская Федерация, США и Япония.

**Выпускная квалификационная работа** состоит из введения, основной части, заключения, списка использованных источников и литературы. Основная часть представлена тремя главами.

В первой главе рассматриваются общие положения о контейнерных перевозках и особенности совершения таможенных операций в отношении перемещаемых морским транспортом товаров: виды морских перевозок, их плюсы и минусы; правовая основа морских контейнерных перевозок, а также особенности прибытия и убытия контейнеровозов в морские порты.

Вторая глава посвящена анализу документационного обеспечения морских грузов: какие документы должны быть предоставлены при убытии/прибытии груза, а также действия должностных лиц таможенных органов, связанные с приемом таких документов. Итогом работы над этой главой стало определение основных проблем системы контейнерных перевозок в России и таможенного оформления: от трудностей с развитием портовой и смежной транспортной инфраструктуры до проблем, касающихся программных продуктов для таможенного оформления таможенных органов. Кроме того, был обозначен и ряд перспектив в этом направлении, которые способны увеличить конкурентоспособность морских портов и эффективность их работы.

Третья глава содержит в себе мировой опыт организации морских контейнерных перевозок на примере США и Японии. Также в главе были раскрыты: нормативно-правовое регулирование товаров, перевозимых морским транспортом, и документы, требующиеся к представлению в таможенные органы этих государств. По результатам данной главы была составлена таблица, содержащая в себе сравнительную характеристику таможенного оформления морских контейнерных перевозок в России, США и Японии. Были выявлены основные различия в используемых программных средствах, используемых для таможенного оформления, документах, сроках уведомления о прибытии груза и др.

**Практическая значимость** результатов исследования состоит в получении необходимых знаний о таможенном оформлении перевозок грузов морским транспортом, действиях должностных лиц таможенных органов при работе с такими грузами. Выводы данной дипломной работы могут также использоваться авторами научных работ в данной области для дальнейшего исследования и развития темы регулирования международных смешанных перевозок в Российской Федерации.

Таким образом, в результате поставленной цели и выполнении указанных задач, итогом работы будет комплексное исследование особенностей таможенного оформления морских контейнерных перевозок, а также формулирование основных перспектив его развития в России.

# ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

## 1.1 Контейнерная система морских перевозок и ее виды

Контейнерные перевозки или контейнеризация – это система модульной погрузки и перевозки грузов, с использованием стандартных модульных контейнеров, предписанных Международной организацией по стандартизации.

Согласно Конвенции о временном ввозе (Стамбульская конвенция): «Контейнер - транспортное оборудование, представляющее собой частично или полностью закрытую емкость для помещения в нее грузов; достаточно прочное для многократного использования; сконструированное специально с целью облегчить перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта, исключая промежуточную перегрузку грузов; сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко заполнять и разгружать; имеющее объем внутри не менее одного кубического метра<sup>1</sup>.»

Эффективность контейнерных перевозок определяется многими достоинствами:

- Во-первых, при перевозке тарно-упаковочных и штучных грузов (тяжеловесные грузы, грузы с весом транспортной единицы, крупногабаритные грузы, длинномерные грузы) в обычных условиях транспортировки следуют по схеме: автомобиль – вагон – автомобиль, т.е. их таможенная обработка будет происходить практически 6 раз. Если учитывать, что поезд останавливается на других станциях, на которых происходит его дополнительная загрузка контейнерами, а также завоз их на базы хранения, передачу для перевозки другим

---

<sup>1</sup> Ст. 1 "Конвенция о временном ввозе" (заключена в Стамбуле 26.06.1990). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/law/ref/ju\\_dict/word/kontejner/](http://www.consultant.ru/law/ref/ju_dict/word/kontejner/) (дата обращения 06.03.2018)

видом транспорта, то количество грузовых операций может увеличиться до 8-12.

- Во-вторых, эти грузы неудобны для механизированной перегрузки, поскольку требуют больших затрат живого (человеческого) труда, вызывают простой подвижного состава и, таким образом, замедляют доставку продукции.
- В-третьих, это лишние затраты для изготовления тары. Например, для того, чтобы избежать порчи груза при перегрузках, необходима его тщательная упаковка. На изготовление такой тары ежегодно расходуется десятки миллионов кубических метров древесины, сотни миллионов метров упаковочных тканей, сотни тысяч тонн металлов.
- В-четвертых, ни один другой вид транспорта не может сравниться с морским судном по грузоподъемности и вместимости товаров для транспортировки.
- В-пятых, морская транспортировка отличается самым низким процентом потери или порчи груза в результате аварий или стихийных бедствий (от 1 до 1,5%)<sup>1</sup>, практически исключаются случаи хищения груза.

Контейнерная система перевозок устраняет многие из вышеперечисленных недостатков и позволяет:

- Исключить тяжелый физический труд на грузовых операциях;
- Резко ускорить производство грузовых работ;
- Сократить простой подвижного состава, железнодорожных путей, грузовых причалов;
- Почти полностью избежать порчи и утраты грузов;
- Снизить затраты труда и материалов на изготовление тары;
- Уменьшить себестоимость перевозок и ускорить доставку грузов.

---

<sup>1</sup> Морская транспортировка. [Электронный ресурс]:Международная торговая палата (ICC Russia international chamber of commerce) // <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/morskaya-transportirovka-vse-tonkosti-protssessa/> (дата обращения 05.05.2018)

Данные достоинства контейнерной системы позволяют перекрыть дополнительные затраты создание и содержание парка контейнеров и специализированного железнодорожного состава, а также затраты на перевозку порожних контейнеров и содержания целого аппарата для учета и распределения контейнеров. Транспортировка грузов в контейнерах дает значительный экономический эффект, поэтому ее объем интенсивно возрастает на всех видах транспорта<sup>1</sup>.

Морская транспортировка специализируется на таких видах перевозок:

- Морская перевозка продукции навалом (зерновые, руды, уголь и др.);
- Транспортировка морскими судами наливных грузов (нефтепродукты, сырье и продукция химической промышленности);
- Контейнерная морская транспортировка;
- Морская транспортировка габаритной и многотоннажной продукции.

Контейнерная система перевозок имеет свою техническую базу, в которую входят:

- Парк контейнеров с универсальным и специальным оборудованием;
- Подвижной состав;
- Перегрузочное оборудование;
- Постоянные сооружения в пунктах выгрузки, перегрузке, в пунктах начального отправления.

Универсальные контейнеры находятся в пользовании морского, речного, железнодорожного, а также автомобильного транспорта. Такие контейнеры подходят для перевозки широкой номенклатуры товаров. Специализированные контейнеры приспособлены для транспортировки узкой группы грузов, которые требуют соблюдения специальных условий погрузки, выгрузки и транспортировки. К данной категории относят танк-

---

<sup>1</sup> Преимущества контейнерных перевозок. [Электронный ресурс]: ООО «ASK Logistics» // <http://www.asklogistics.ru/poleznaya-informaciya/v-chem-preimushhestvo-kontejnernih-perevozok/> (дата обращения 07.04.2018)

контейнеры (для жидких грузов), контейнеры-рефрижераторы (для скоропортящихся грузов), флэт-рэк и опен-топ-контейнеры (предназначены для перевозки негабаритных грузов). Стандартом ISO 6346:1995 для удобства их идентификации были введены групповые коды:

- GP (General Purpose) – контейнер общего назначения без вентиляции;
- RE, RT, RS (Reefer) – реф-контейнер, оборудованный холодильной установкой;
- HI, HR – изолированный контейнер. Он применяется для перевозки грузов, для которых необходимо длительное время поддерживать определенную температуру;
- VH – контейнер общего назначения с вентиляцией;
- PL, PF, PC, PS – контейнер-платформа;
- BU, BK – контейнер для перевозки сухих сыпучих грузов;
- SN – контейнер специального назначения (транспортировка скота, автомобилей, живой рыбы)<sup>1</sup>.

Важнейшими параметрами всех контейнеров являются грузоподъемность и тара контейнера, а также его габаритные размеры. Размеры контейнеров стандартизированы и легко перевозятся морским и железнодорожным транспортом, что делает их незаменимыми при интермодальных перевозках.

Контейнерные перевозки можно подразделить на три вида:

- Морские,
- Наземные,
- Воздушные<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> ГОСТ Р 52524-2005(ИСО 6346:1995). Кодирование, идентификация и маркировка. – Москва: Стандартинформ, 2006. – С.17.

<sup>2</sup> Контейнерные перевозки — идеальный вариант доставки товара. [Электронный ресурс]: Интернет-издание «ВЭД-информ» // <http://vedinform.com/freight/container> (дата обращения 10.04.2018)

Железнодорожные транспортировки завладели достойным вторым местом. Применяются внутри страны. Им принадлежат высокие гарантии доставок в срок без промедления. При железнодорожных перевозках используются меньшие конструкции контейнеров, чем при перемещении морским путем<sup>1</sup>. Автомобильные контейнерные грузоперевозки производятся внутри страны, на средние и дальние расстояния. Осуществляются и международные транспортировки в рамках смешанных перевозок. Используют фуры, рефрижераторы, прицепы с низкой рамой — контейнеровозы, способные вмещать несколько стандартных контейнеров. Авиаперевозки — наиболее дорогостоящий и быстрый метод транспортировки. Его преимущества в скорости, прогнозировании точных сроков, перемещение груза в отдаленные точки, куда доставка иным способом невозможна.

Морские контейнерные перевозки являются одними из самых сложных и трудновыполнимых, так как при данном виде перевозки грузов нужно строго соблюдать все требования, как от самого заказчика, так и от компании, которая оказывает эти услуги. При морской перевозке необходимо большое количество энергетических и трудовых ресурсов. Данный вид транспортировки является самым медленным, хотя и самым дешевым среди всех возможных видов перевозки грузов<sup>2</sup>.

Транспортировать можно любой груз: сыпучий, жидкий, скоропортящийся, хрупкий и огнеопасный. Для этого используются специальные контейнеры любых параметров. Недостатки: зависимость от погоды, длительность в пути, зависимость от пропускной способности портов. Морские перевозки бывают:

- Межконтинентальные;
- Мультимодальные;

---

<sup>1</sup> Шилимов М.В., Ульянина Л.Ю. Контейнерные перевозки // Экономические науки. – 2017. – №2(3). – 29-34.

<sup>2</sup> Тимченко Т.Н., Филатова Е.В. Таможенное оформление морских контейнерных перевозок: учебное пособие // Издательство: Инфра-М. – 2016. – С.106.

- Внутренние<sup>1</sup>.

Для осуществления таких перевозок используются суда с определенными качествами и маневренностью.

Поэтому, исходя из существующих видов плавания, различают следующие их виды в морских перевозках:

- Заграничные морские плавания;
- Каботаж, включающие в себя два вида: большой каботаж (плавание торговых судов происходит между различными портами, в том числе и заграничными); малый каботаж – суда плавают в пределах одного или двух бассейнов, заход их в иностранные порты не предполагается.

В морском судоходстве образовались свои базовые формы организации мореплавания. Чаще всего используются следующие формы:

1. Линейная форма – перевозки поморю небольших партий грузов, которые представляют из себя, обычно, полуфабрикаты и готовые изделия. Партии настолько маленькие, что не способны формировать целую судовую партии. При этом движение судов определяется заранее объявленным расписанием, а оплата перевозки производится по заранее объявленному тарифу.

Существуют следующие виды линий морского судоходства:

- Односторонние – используются суда только одной страны/одной судоходной компании.
- Двусторонние – используются суда двух компаний или стран.
- Конференциальные – используются суда более чем двух компаний или стран.

2. Регулярная форма – применяется в морских перевозках по направлениям с регулярным грузовым потоком, т.е. на этих линиях суда работают длительное время (более 3-х месяцев).

---

<sup>1</sup> Использование современных контейнерных перевозок грузов. [Электронный ресурс]: ООО «Logo Skop» // [http://logoskop.ru/perevozka/kontejnerye-perevozki.html#h2\\_1](http://logoskop.ru/perevozka/kontejnerye-perevozki.html#h2_1) (дата обращения 15.03.2018)

3. Рейсовая форма – организация потоков массовых грузов (крупные партии однородного груза, перевозимые насыпью/навалом). Поставки грузов по такой форме осуществляются на основании долгосрочных договоров.

4. Трамповая форма – перевозят отдельные виды массовых грузов. Например: лес, руда и т.д.<sup>1</sup>.

Морской транспорт в небольших количествах осуществляет перевозку контейнеров на универсальных судах: ячеистых контейнеровозах, лихтеровозах, судах типа «Ро-Ро».

Основная же их масса доставляется на специальных, в том числе ячеистых, контейнеровозах. Такие контейнеровозы приспособлены для штабелирования контейнеров в 6-7 ярусов в трюмах и в 2-5 ярусов на палубах. Такие контейнеровозы предназначены для перевозки грузов, заранее упакованных в специальные большегрузные ящики - контейнеры, масса которых с грузом составляет от 10 до 40 тонн. Особенность контейнеровозов заключается в том, что они отличаются большим раскрытием палубы над грузовыми трюмами. Это позволяет исключить горизонтальное перемещение груза в трюме, что очень трудоемко.

Крупнотоннажные контейнеры перевозятся также на судах типа «Ро-Ро». Внутритрюмные лифты и другие механизмы обеспечивают быстроту грузовых операций и полное использование грузовых помещений судна. Суда типа "Ро-Ро" (ролкеры) - суда с горизонтальным способом грузообработки. Используются для перевозки грузов в контейнерах, поддонах или трейлерах-автоприцепах, а также машин и колесной техники. Обработка грузов на этих судах осуществляется с помощью вилочных автопогрузчиков, специальных штабелеров или катучих платформ (ролл-трейлеров).

Лихтер - несамоходное морское судно, предназначенное для перевозки грузов и обеспечивающее их обработку при отсутствии причалов, а также

---

<sup>1</sup> Международная морская перевозка грузов. [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/mejdunarodnaja-morskaja-perevozka-gruzov> (дата обращения 15.04.2018)

выполнение грузовых операций на рейде с судами, которые не могут войти в порт из-за большой осадки<sup>1</sup>.

Уникальность лихтеровозов заключается в том, что эксплуатация этих судов не требует наличие глубоководных гаваней в местах назначения грузов и незаменим при доставке грузов в не оборудованные места.

Технология доставки грузов морским транспортом подразумевает последовательное решение таких задач, как:

- Выделение и подача порожнего контейнера или контейнеров в порту отправления
- Фрахт морского судна или его части для доставки заданного количества контейнеров;
- Транспортировка загруженного у отправителя контейнера до порта отправления (например, в Китае это может быть Гуанчжоу);
- Выполнение экспортных формальностей (включая подготовку экспортной документации) в стране отправления и (или) транзита
- Морская перевозка груженых контейнеров на морских судах (грузы из США, Китая и других стран, кроме европейских, могут перевозиться на океанских судах, которые в порт Санкт-Петербург зайти не смогут – не хватит глубины Морского канала Финского залива, приходится использовать технологию фидерных перевозок с перевалкой груза на морское судно в одном из европейских портов, обычно Гамбурге или Роттердаме);
- Внутрипортовое экспедирование прибывших грузов и агентирование судов, их доставивших (разгрузка судна, размещение контейнеров на специальных контейнерных площадках на СВХ, оформление документации, размещение команды судна на отдых и пр.)
- Услуги таможенного брокера по выполнению таможенных формальностей (оформление грузовой таможенной декларации,

---

<sup>1</sup> Классификация морских судов. [Электронный ресурс]: Морской сайт // <http://seaman-sea.ru/stati/682-klassifikatsiya-morskikh-sudov.html> (дата обращения 19.02.2018)

легализация иностранных документов, расчет таможенной стоимости и размера таможенных платежей, прохождение процедур таможенного контроля)

- Вывоз груза с территории порта (получение разрешения на заезд транспортных средств на территорию зоны таможенного контроля, оформление специальных пропусков, резервирование времени заезда через систему тайм-слотирования – очереди на подход автотранспорта к порту, физический вывоз груза в контейнере);
- Доставка груженого контейнера до склада получателя, его выгрузка<sup>1</sup>.

Основные контейнерные потоки проходят между портами Европы, Азии и США на направлениях с большой концентрацией мировой торговли:

- Азия и Дальний Восток — побережье США/Канады со стороны Тихого океана;
- Азия — Европа, Средиземноморье (Греция, Испания, Египет, Италия, Турция и др.);
- Азия — восточное (Атлантическое) побережье Северной Америки;
- Европейские страны — Средиземноморье;
- Восточная Азия (Китай, Япония, КНДР, Южная Корея и др.) — Юго-Восточная Азия (Вьетнам, Сингапур, Тайланд, Индонезия и др.);
- Европа — Северная Америка (Атлантическое побережье).

По этим транспортным артериям, перевозится более 70% всех контейнерных грузов<sup>2</sup>.

На сегодняшний день новый импульс в развитии получает северный морской путь через Северный Ледовитый Океан. Однако наиболее важными и активными маршрутами морских перевозок стали Атлантика и Тихий Океан. В целом, они делят практически 50 на 50 объемы мировых морских

---

<sup>1</sup> Тимченко Т.Н., Филатова Е.В. Таможенное оформление морских контейнерных перевозок: учебное пособие // Издательство: Инфра-М. – 2016. – С.106.

<sup>2</sup> Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: учебное пособие // Издательство: ООО «Модуль». – 2009. – С. 379.

перевозок. Так, например, в Атлантическом Океане расположены: США, Европа, Россия, Южная Америка, а в части Тихого Океана – США, Южную Америку, Китай, Японию, Корею и другие восточные азиатские государства<sup>1</sup>.

В подавляющем большинстве бизнес морских перевозок полностью отдан на аутсорсинг. Для производителя держать собственный флот невыгодно, так как необходимо оптимизировать маршрут, знать где и чем загрузиться, обеспечивать безопасность груза самостоятельно и принимать на себя полную ответственность за его сохранность и др. Поэтому очень часто прибегают к помощи логистических компаний, которые отслеживают и координируют маршрут, отслеживают корабли и подают их под загрузку.

Перевозка грузов морем — это довольно сложная часть современного внешнеторгового бизнеса. Для успешной работы в этой области нужно иметь точное представление о: правовых основах организации международного судоходства; особенностях работы на международном рынке морского фрахта; законодательных нюансах внешнеэкономической деятельности и таможенного контроля; типах морских судов и их технических возможностях и специфике российских и зарубежных морских портов и контейнерных терминалов<sup>2</sup>.

Основная часть российских грузов перевозится контейнеровозами иностранных компаний, имеющими фидерные линии с заходом в порты России. Среди таких перевозчиков находятся как крупнейшие мировые операторы перевозок, так и различные региональные компании. Из основных зарубежных контейнерных перевозчиков российских грузов можно отметить:

- Maersk Line, MSC, CMA-CGM, OOCL, Unifeeder, Swan Container Line, Delta Shipping Line – Балтика;
- MSC, Maersk Line, Emes, ZIM, Norasia – Южный бассейн;

---

<sup>1</sup> Пономарев Н.Е. Морская логистика и особенности морских перевозок // «Молодой ученый». – 2016. - №1(105). – 464-466.

<sup>2</sup> Перевозка грузов морем. [Электронный ресурс]: ООО «Avelana» // <http://avelana.ru/tamozennii-perevozchik/perevozka-gruzov-morem/> (дата обращения 21.03.2018)

- Maersk Line, APL, Hyundai Merchant Marine Co., Mitsui O.S.K Lines, Sinokor Merchant Marine Co. – Дальневосточный бассейн<sup>12</sup>.

Таким образом, контейнерная перевозка морскими судами дает ряд неоспоримых преимуществ, которые влияют на стоимость обслуживания контейнера и стоимость его перевозки. Контейнерная система перевозок имеет свою техническую базу, необходимую для функционирования, а также обширный парк контейнеров, виды и размеры которых стандартизированы для удобства перемещения на современных контейнеровозах. Однако морские перевозки являются одними из самых трудных, в том числе и в плане оформления грузов, а также имеют свой порядок доставки груза, который отличается от других видов транспорта.

---

<sup>1</sup> Рынок морских контейнерных перевозок. [Электронный ресурс]: Группа компаний TELS // [http://www.telsgroup.ru/media\\_center/tels\\_in\\_the\\_press/3920.html](http://www.telsgroup.ru/media_center/tels_in_the_press/3920.html) (дата обращения 04.05.2018)

<sup>2</sup> Черенков Н.И., Русановский С.А. Флот и морские контейнерные перевозки в России // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. – 2014. - №6. – С. 78-85.

## **1.2 Правовые основы совершения таможенных операций в отношении грузов, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС морскими контейнерными перевозками**

Особенность морских судов как объектов таможенного регулирования состоит в том, что они могут выступать в двух ипостасях: и как товар, и как транспортное средство. Если морское судно перемещается через государственную границу как объект внешнеэкономической сделки, то оно рассматривается законодательством как товар; если перемещается через государственную границу в связи с использованием в международных перевозках – как транспортное средство.

Согласно Таможенному кодексу Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС), действует следующее определение транспортного средства как категории товара: «любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единица железнодорожного подвижного состава) или контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами». При пересечении таможенной границы транспортные средства являются объектом таможенного контроля, при проведении которого должностные лица таможенных органов проводят их идентификацию и классификацию, в том числе по ТН ВЭД ЕАЭС.

Для Евразийского экономического союза определяющим документом для регулирования морских контейнерных перевозок, в котором указываются необходимые для их таможенного оформления документы, а также порядок пересечения таможенной границы, является ТК ЕАЭС. Главой 14 «Прибытие товаров на таможенную территорию Союза и таможенные операции,

связанные с таким прибытием», статьями 89 и 160 установлен перечень документов, необходимых для таможенного оформления товаров, в зависимости от вида транспорта, а также операции с товарами при прибытии транспортного средства на таможенную территорию. Кроме того, разделом 4 ТК ЕАЭС установлены различные таможенные процедуры, которые может выбрать декларант для контейнеров и грузов, перевозимых в нем<sup>1</sup>.

Учитывая морскую специфику морских таможен, в большинстве случаев в своей правоприменительной практике таможенные органы сталкиваются с оформлением морских судов, которые принадлежат иностранным юридическим лицам. В этой связи важно знать:

- какие документы нужно предоставить в таможенные органы для осуществления эффективного таможенного контроля в отношении морских судов;
- какие именно судовые документы необходимы на борту морского судна, формы этих документов, их содержание, порядок заполнения и выдачи – всё это определяется законодательством страны флага судна и условиями ряда международных конвенций, договоров и соглашений.

Еще одним важным документом в области транспортировки товаров и контейнеров морским транспортом является Кодекс торгового мореплавания от 30.04.1999 N 81-ФЗ. Он призван обеспечивать порядок при осуществлении торговой деятельности, перевозок грузов морскими судами. Правила кодекса распространяются исключительно на торговые суда, не затрагивая военных. Кодекс торгового мореплавания должен быть знаком каждому, кто является членом экипажа торгового судна, сотрудником порта. Именно в этом документе содержатся положения, правила осуществления морской

---

<sup>1</sup> Ст. 89, ст. 160 «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза)». [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/) (дата обращения 13.04.2018)

торговли. Кроме того, в нем закреплен порядок контроля портовыми службами за торговыми судами.

В частности, глава 2 Кодекса содержит параграф 4 «Классификация и освидетельствование судна», который в статье 25 содержит перечень судовых документов, на основании которых происходит таможенное оформление и таможенный контроль судна, а также разрешается допуск морского судна к перевозке и заход/выход в порт<sup>1</sup>.

Еще одним документом, который также играет роль в таможенном оформлении морских контейнерных перевозок, является ИНКОТЕРМС 2010. В документе ИНКОТЕРМС 2010 содержится две группы базисных условий поставки. Одна из этих групп устанавливает правила для морского и внутреннего водного транспорта. Вторая группа терминов ИНКОТЕРМС 2010 – пункт поставки и место, до которого товар доставляется покупателем, являются портами. Именно поэтому эти термины называются «морские и внутренние водные правила». В эту группу входят термины: FAS, FOB, CFR и CIF (рис. 1). Вобранный термин ИНКОТЕРМС должен соответствовать товару, способу его транспортировки и показывать, до какой степени стороны собираются внести дополнительные обязательства, например, обязательство продавца или покупателя по организации перевозки или страхования. В пояснениях к каждому термину содержится информация, полезная для осуществления такого выбора. Выбранный термин работает, только если стороны как можно точнее выбрали пункт или порт.

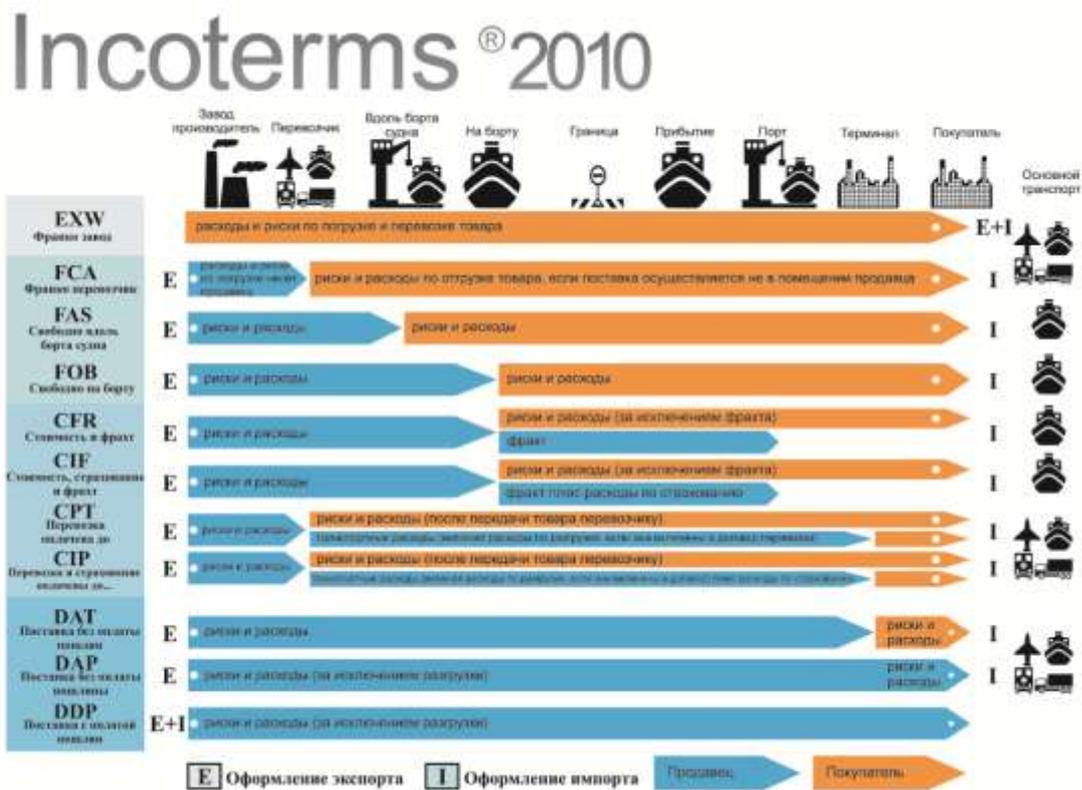
Правила «ИНКОТЕРМС» имеют очень важное значение для таможенного оформления. Дело в том, что именно исходя из содержания условий поставки таможенники определяют таможенную стоимость товара – то есть ту стоимость, исходя из которой будут исчисляться таможенные пошлины и налоги. Очень важным моментом в определении таможенной стоимости является цена доставки товара, так как согласно правилам

---

<sup>1</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 03.07.2016). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22916/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/) (дата обращения 09.02.2018)

Таможенного союза в цену товара включается и цена его доставки до границы ЕАЭС<sup>1</sup>.

Рисунок 1 – ИНКОТЕРМС 2010



В 1965 г. члены Международной морской организации (ИМО) приняли Конвенцию по облегчению международного морского судоходства (так называемую Конвенцию ФАЛ). Данная конвенция вступила в силу 5 марта 1967 г., и на данный момент в нее 13 раз вносились поправки (первая – в 1969 г., а последняя в 2009 г.). По состоянию на 31 октября 2015 года к Конвенции по облегчению международного морского судоходства присоединилось 115 членов ИМО из нынешних 171. Конвенция была направлена на облегчение морского судоходства путем упрощения и минимизации формальностей, требований к данным и процедур, связанных с прибытием, стоянкой и отправлением судов, задействованных в международных перевозках. В этих целях в Приложении к Конвенции

<sup>1</sup> Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. - №1. – С.60-65.

перечисляются стандарты и рекомендуемые практики, относящиеся к формальностям, требованиям к документам и процедурам, которые должны применяться при заходе судов в порты, во время их стоянки в портах, при отправлении судов из портов, а также в отношении экипажей, пассажиров, багажа и грузов.

Разделом 2 данной конвенции устанавливаются документы по типовой форме, которые должны будут требовать государства при заходе судна в морской порт. Также в частях А, В, С и D содержится перечень сведений, которые должны содержаться в этих документах. Часть F отдельно устанавливает меры по облегчению процедуры таможенной очистки груза, а также, чтобы таможенная очистка и обработка груза происходила быстро, даются рекомендации по обеспечению организации работы порта<sup>1</sup>.

Международная линейная перевозка оформляется коносаментом. В Брюссельской конвенции 1924 г. (была принята Международным морским комитетом, вступила в силу в 1931 г. под названием Гаагские правила) была предпринята первая попытка определения международного статуса коносамента. Эти правила являются одним из основных действующих источников унифицированных норм, которые регламентируют имущественные отношения в области торгового мореплавания<sup>2</sup>.

Ключевое положение Гаагских правил занимают нормы об ответственности перевозчика. Правилами устанавливается обязательный минимум ответственности перевозчика и одновременно защищены его интересы: предусматриваются исключения из правил об ответственности и перечисляются основания, освобождающее судно и перевозчика от ответственности. Гаагские правила носят диспозитивный характер и

---

<sup>1</sup> Конвенция по облегчению международного морского судоходства (Заключена в г. Лондоне 09.04.1965). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «Техэксперт» // <http://docs.cntd.ru/document/901898017> (дата обращения 26.03.2018)

<sup>2</sup> Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал Высшей школы экономики. - №2. – 2016. – С. 171-185.

отличаются узкой сферой применения. Проблемы каботаж, чартера, погрузки, выгрузки остались вне сферы деятельности Конвенции<sup>1</sup>.

В дальнейшем Гаагские правила 1924 г. были изменены Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. Был создан консолидированный текст Конвенции, называющийся Гаагско-Висбийские правила. Гаагско-Висбийские правила являются основным (по количеству подписавших стран) нормативных актов международного частного морского права. В 1998 г. Россия присоединилась к Гаагско-Висбийским правилам. Цель принятия Конвенции (Гаагско-Висбийских правил) – установление некоторых единообразных правил по использованию коносамента.

Чтобы морская перевозка груза регулировалась текстом Конвенции, она должна быть оформлена с применением коносамента. Это основное требование Правил. Форма коносамента Правилами не определена. Каждый перевозчик вправе выпускать свои проформы коносамента при условии, что их содержание не противоречит требованиям Конвенции<sup>2</sup>.

Правила Международного морского комитета для электронных коносаментов 1990 г. Правилами устанавливается:

- Возможность контрагентов в рамках установленного договорного обязательства совершать электронный обмен документами;
- Равенство между электронными и бумажными документами (по договору сторон);
- Соответствие обмена электронными данными техническим стандартам, установленными Правилами Организации Объединенных Наций по

---

<sup>1</sup> Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года" (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от 21.12.1979). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_133601/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133601/) (дата обращения 08.04.2018)

<sup>2</sup> Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаага-Висби правила). [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/pravila-o-konosamente-gaaga-visbi> (дата обращения 09.04.2018)

электронному обмену данными в сфере управления, торговли и транспорта<sup>1</sup>.

Итак, таможенное оформление морских контейнерных перевозок имеет свою правовую специфику. В отличие от оформления других видов транспорта, таможенное оформление контейнеров и ряд необходимых для него документов (их формы) регулируются не только нормами ТК ЕАЭС, но и международными конвенциями.

Документами, на основании которых происходит таможенное оформление, являются: таможенная декларация, ряд иных деклараций и коносамент. Коносамент – универсальный документ, который за всю историю своего существования претерпел значительные изменения, нашедшие отражение в Конвенции по облегчению морского судоходства (1965 г.) и Гаагских правилах. Специально для морских перевозок также были разработаны особые правила, позволяющие регулировать условия поставки.

---

<sup>1</sup> Оселедец Д.А. Правовое регулирование использования электронного документооборота в морской перевозке грузов по коносаменту // Российское предпринимательство. - №20(266). – 2014. – С. 1-11.

### **1.3 Прибытие и убытие контейнеровозов в морские порты**

Перечень обязательных документов того или иного конкретного судна зависит от его эксплуатационного назначения, регистрационной вместимости, района плавания и другими обстоятельствами, имеющими существенное значение. Если на судне отсутствует хотя бы один из документов, требуемых законом государства регистрации или международным договором, это несет за собой неблагоприятные правовые последствия для судна и для его судовладельцев: если судно не имеет хотя бы одного из обязательных документов, то оно не будет выпущено из порта. В этой связи нетрудно заметить, что любой из необходимых судовых документов имеет определенное юридическое значение, следовательно, является правоустанавливающим документом.

Эти документы хранятся на судне и при проверке судна перед рейсом предъявляются инспектору портового контроля и инспектору Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) при проведении мероприятий по контролю. Суда, совершающие международные рейсы, должны иметь документы, предусмотренные международными конвенциями.

Наличие конвенционных документов на судах, совершающих международные рейсы, проверяют инспекторы государственного портового контроля в рамках Токийского, Черноморского, Парижского и других меморандумов, руководствующихся специально одобренными на международном уровне инструкциями для инспекторов государственного портового контроля по проведению проверок судов на предмет выполнения требований международных конвенций.

Судно не имеет права выходить в море без таких документов. В соответствии с требованиями российского морского законодательства судно, в зависимости от своего основного назначения должно иметь следующие основные судовые документы:

- Свидетельство о праве плавания под флагом своего государства;

- Свидетельство, подтверждающее право собственности на судно;
- Для пассажирского судна - пассажирское свидетельство;
- Мерительное свидетельство. Согласно "Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ «мерительное свидетельство – это документ, подтверждающий, что валовая и чистая вместимость судна определены в соответствии с требованиями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г». Мерительное свидетельство выдается без ограничения срока действия и не требует подтверждения на каждое судно, которое совершает международные рейсы;
- Свидетельство о грузовой марке (Грузовая марка (линия Плимсоля) – знак предельной осадки, наносимый на обоих бортах морского судна в середине его длины (грузовая ватерлиния.);
- Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами, мусором, нефтью;
- Лицензия судовой радиостанции и радиожурнал (если на судне имеется судовая радиостанция);
- Судовая роль;
- Журналы: судовой, машинный (для судов с механическим двигателем), санитарный, журнал операций со сточными водами, мусором, журнал нефтяных операций;
- Санитарное судовое свидетельство.

Помимо указанных выше документов, на судне должны иметься и другие документы, предусмотренные правилами органа, осуществляющего наблюдение за техническим состоянием морских судов.

Данные документы должны находиться на судне в форме оригиналов. Исключение составляет только свидетельство о праве собственности на судно и документа о соответствии компании требованиям Международного

кодекса по управлению безопасностью. Они могут быть представлены копиями, заверенными нотариусом.

Должностным лицам таможенных органов необходимо иметь представление об идентификационных признаках морского судна, под которыми обычно понимаются следующие сведения: уникальный номер ИМО, который присваивается при постройке морского судна и не меняется за весь период жизни морского судна; флаг и национальность морского судна; наименование; тип и назначение; год и место постройки; число, тип и мощность главных двигателей; основные размеры судна (длина, ширина, осадка в полном грузу); водоизмещение, дедвейт, грузовместимость, и пр.<sup>1</sup>.

Согласно Конвенции по облегчению международного морского судоходства, ТК ЕАЭС и КТМ РФ используются следующие документы: «общая декларация, декларация о грузе, декларация о судовых припасах, декларация о личных вещах экипажа, судовая роль, список пассажиров<sup>2</sup>».

Таможенное оформление морских судов и контейнеров имеет свою последовательность и сроки, отличные от таможенного оформления автотранспортного средства и перевозимого им груза. Процесс начинается с постановки судна (контейнеровоза) к причалу, а также сбора Комиссии по приходу. Таможенное оформление морских судов заграничного плавания осуществляется во всех портах, открытых для захода таких судов, где имеются таможенные органы (посты) и подразделения погранвойск. Таможенное оформление и контроль судов осуществляется специально назначенной Комиссией, с входящей в ее состав представителями таможни, контрольно-пропускного пункта пограничных войск, организации морского агента — порта, санитарно-карантинных служб. Комиссию созывает администрация порта. Также, если происходит таможенное оформление

---

<sup>1</sup> Идентификационный номер судна. [Электронный ресурс]: Информационно-справочная система по государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними // <http://regmorsud.ru/about/item/457-30-identifikatsionnyj-nomer-sudna.html> (дата обращения 04.02.2018)

<sup>2</sup> Лысак Е.Д. Правовые аспекты таможенного оформления морских судов // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. - №4(65). – С.28-33.

морских наливных судов, в состав Комиссии могут включаться представители от пожарной охраны.

Капитан российского/ иностранного судна уведомляет диспетчера порта назначения о подходе к порту не позднее, чем за 24 часа.

Для контейнерных перевозок – минимум за 24 часа до погрузки товаров на судно, на котором товары будут вывозиться за пределы таможенной территории ЕАЭС;

Для сыпучих навалочных товаров – минимум за 4 часа до вывоза товаров из порта государства-члена ЕАЭС<sup>1</sup>.

Места стоянки судов на время таможенного и пограничного оформления, погрузо-разгрузочных операций устанавливаются властями порта по согласованию с таможенной и контрольно-пропускным пунктом (КПП) пограничных войск. Изменение места стоянки администрация морского порта может проводить только с уведомления и разрешения таможенной и контрольно-пропускного пункта. Таможенное оформление судов в портах производится у причала или на рейде. По заявке капитана судна и согласованию ее с портовой администрацией, таможенный орган принимает решение о проведении таможенного оформления судов на рейде. Оформление производится круглосуточно (выходные и праздничные дни включительно), по мере готовности судов в зависимости от порядка их прихода в порт (отхода из порта), устанавливаемой портовыми властями по согласованию с таможенным органом. На каждое иностранное судно, зашедшее в порт, в таможенном заводится паромное дело, которое учитывается в отдельном журнале и хранится в таможене<sup>2</sup>.

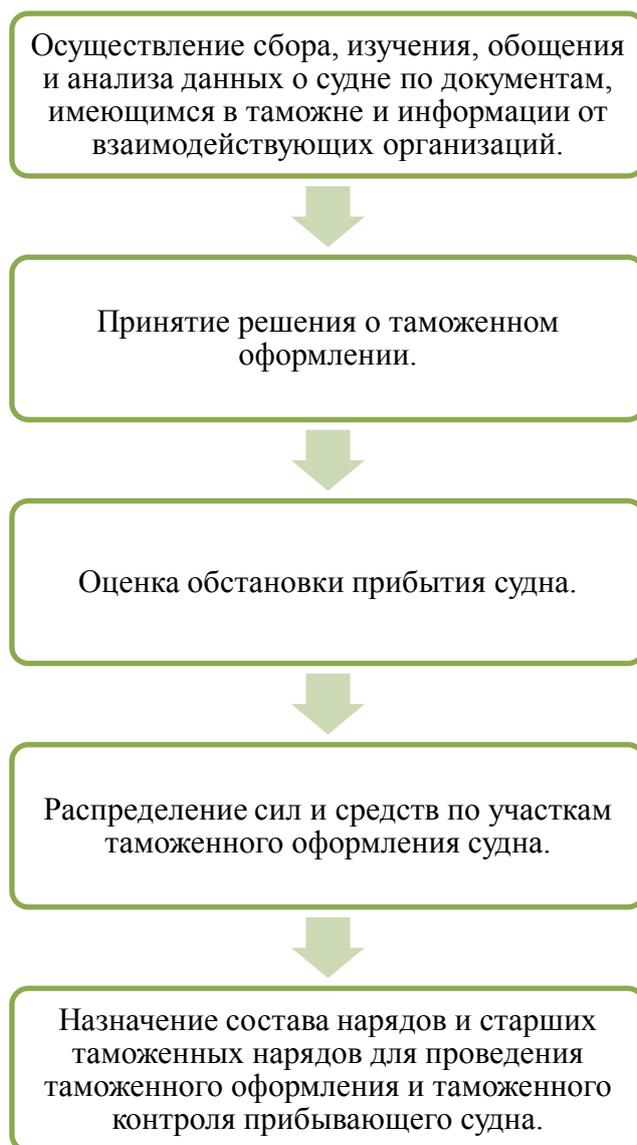
Порядок действий до прихода судна выглядит следующим образом (рис.2).

---

<sup>1</sup> Травинский П.С. Организация международных перевозок грузов // Москва. – 2013. – С.1-99.

<sup>2</sup> Проект приказа ФТС России «Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами». [Электронный ресурс]: Министерство экономического развития Российской Федерации // [http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20130902\\_5](http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20130902_5) (дата обращения 12.02.2018)

## Рисунок 2 – Порядок действий таможенного органа до прихода морского судна в порт



Проведение всех этих операций занимает около 3 часов. Доставка сотрудников органов пограничного, таможенного, санитарно - карантинного, ветеринарного контроля, а также государственной службы карантина растений на судно и обратно производится морским агентом или администрацией порта.

После подготовки контейнеров к выгрузке, происходит передача капитаном документов (копий коносаментов) агенту линии. Согласно «Кодексу поведения морского агента Российской Федерации», принятым Общественным объединением "Ассоциация российских морских агентов" (АРМА): «Морские агенты – представители судовладельцев в портах,

защищающие интересы судовладельцев и капитанов, а также обеспечивающие выполнение всех работ необходимых для транспортных операций:

- подготовка груза,
- оформление документов,
- найм рабочей силы,
- уведомление грузополучателей,
- расчеты за обслуживание и т.п.»<sup>1</sup>.

Такой представитель осуществляет своевременный контакт с береговыми организациями и обеспечивает комплексное обслуживание судна в порту. Услуги морского агента могут очень сильно помочь с оформлением груза, так как в каждом порту своя специфика и многообразие операций, действуют свои правила, законы и обычаи. Сам капитан или судовладелец зачастую не может совершать операций по обслуживанию судна в порту, так как это запрещено. Использование в морском судоходстве специализированных судов, в первую очередь контейнеровозов, способствовало росту значения морских агентов.

При совершении агентских операций в торговом судоходстве одна сторона (принципал) дает поручение независимой другой стороне (морскому агенту) на осуществление юридических и фактических действий, которые связаны с обслуживанием судов за средства и от имени заказчика, но выполняемыми в данном порту от имени и действиями морского агента.

Агентирование судна в основном сводится к выполнению следующих операций:

- Оформление судна в порту (декларирование);
- Технично-снабженческое обслуживание, ремонт и т.д.;

---

<sup>1</sup> Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Черного моря». [Электронный ресурс]: ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» // <http://bsamp.ru/> (дата обращения 13.05.2018)

- Коммерческие услуги (погрузка, выгрузка, заказ причала, сдача груза, расчеты за фрахт и т.д.)<sup>1</sup>.

Все работы агент выполняет в строгом соответствии с поручениями судовладельца и его основные функции:

- Подготовка и прием грузов к перевозке;
- Выполнение портовых, таможенных и иных формальностей при приеме и отправке судов;
- Оплата пошлин, сборов и других счетов, выдаче банковских и других обязательств и гарантий от имени судоходной компании;
- Обеспечение судов причалами, буксирами, лоцманами, необходимыми запасами (топливо, вода) и техническими средствами;
- Организация стивидорных работ (погрузочно-разгрузочные работы и укладка груза на судне);
- Санитарное и карантинное обслуживание судов, обеспечение судна продовольственными и другими потребительскими товарами, а также организации при необходимости ремонта судна;
- Оформление документов, коносаментов, каргопланов (схем размещения грузов на судне), манифестов и т.д.;
- Составление таймшитов - судовых документов, составляемых в портах, в которых производится расчёт времени, необходимого на грузовые операции в данном порту, и ведётся учёт фактически затраченного времени;
- Информирование капитанов судов об обычаях портов, действующих в порту постановлениях, правилах<sup>2</sup>;
- Сбор, причитающихся судоходной компании сумм фрахта и других сумм, производство разнообразных расчетов по ее поручению;

---

<sup>1</sup> Морской агент. [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/morskoi-agent> (дата обращения 02.03.2018)

<sup>2</sup> Вербило О.М. Пути повышения пропускных способностей портовых контейнерных терминалов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. - 2015. - № 1 (29). - С. 137-144.

- Предъявление в судебные органы исков от имени судовладельца или капитана для защиты их интересов;
- Выполнение иных поручений судоходных компаний, связанных с пребыванием судна в порту.

Перечень данных функций не исчерпывающий. В договор судоходная компания может включить дополнительные виды услуг, необходимых для заказчика<sup>1</sup>.

Как видим, особенности таможенного оформления морских контейнерных перевозок заключаются в количестве документов на груз и информации, которая подлежит обязательному указанию в них. Помимо документов и сведения, установленных ТК ЕАЭС, согласно нормам международного морского права на судне должны находиться специфические судовые документы: мерительное свидетельство, свидетельство о праве собственности на судно, о грузовой марке, судовой и машинный журналы и т.д.

Немаловажными особенностями таможенного оформления морского груза являются его последовательность и сроки, а также необходимость уведомлять о своем прибытии не менее чем за 2 суток.

Таможенное оформление морских судов сопровождается рядом трудностей для таможенных органов: затрачивается большее количество времени на контроль груза, в его проверке участвует много должностных лиц и представителей других государственных служб, мало комфортная доставка на судно.

Еще одной важной частью таможенного оформления в морском порту является судовой агент, на которого возлагаются обязанности по проведению ряда дополнительных мероприятий для судна и груза и непосредственно таможенное оформление.

---

<sup>1</sup> Полошевец А.А., Малышенко Ю.В. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка») // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2012. - №4(45). – С.83-87.

## **ГЛАВА 2. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ МОРСКИХ ГРУЗОВ ПРИ ПРИБЫТИИ И УБЫТИИ КОНТЕЙНЕРОВОЗОВ**

### **2.1 Документы, необходимые при прибытии контейнерного груза в морской порт**

Для осуществления транспортных перевозок важно правильное документальное оформление. В зависимости от типа перевозок (внутренние или международные), вида транспорта (автомобильный, водный, воздушный) или типа груза, готовый пакет документов может довольно сильно отличаться.

В число основных документов, которые требуются от юридического лица для оформления перевозки товара, входит регистрационная таможенная документация, документы на товар, свидетельство, подтверждающее постановку на налоговый учет, выписка с кодами статистики, справка о расчетном счете из банка, контракт на доставку товара, доверенность на имя перевозчика, страховые договора. Список может варьироваться исходя от специфики перемещения и характера содержимого контейнера.

Точное соблюдение установленного порядка не только способствует экономии времени на прохождение таможенной процедуры, но и требуется для законного пересечения границы. Указание неточных или заведомо ложных сведений о перевозимой продукции в процессе оформления необходимых таможенных документов может привести к запуску уголовного делопроизводства с конфискацией товара.

Главным документом, необходимым для таможенного оформления груза, является таможенная декларация, которая содержит в себе сведения: о заявляемой таможенной процедуре, о декларанте, таможенном представителе, об отправителе и о получателе товаров, о транспортном средстве международной перевозки, о товарах (наименование; описание; код ТН ВЭД товара, производитель); наименование страны происхождения, отправления, назначения; описание упаковок; таможенная стоимость; сведения об исчислении таможенных платежей; сведения о

внешнеэкономической сделке и ее основных условиях; сведения о соблюдении запретов и ограничений и т.д.

Однако предоставление документов и сведений при таможенном оформлении груза зависит от вида транспорта, на котором осуществляется доставка груза. Их перечень определяется статьей 89 ТК ЕАЭС. Согласно ст. 89 ТК ЕАЭС при контейнерной перевозке грузов морским транспортом таможенному органу необходимо предоставить:

- Общую (генеральную) декларацию;
- Декларацию о грузе, о судовых припасах и о личных вещах экипажа;
- Список пассажиров;
- Судовую роль. Судовая роль служит основным документом, требуемым государственными властями и содержащим данные о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна. Согласно приказу Минтранса РФ от 2 мая 2012 г. N 122 судовая роль содержит в себе «сведения о судне - название и номер судна, присвоенный Международной морской организацией, государство флага судна, позывной сигнал, номер рейса, порт и дата прибытия, последний порт захода; сведения о членах экипажа и пассажирах – ФИО, гражданство, должность, порты посадки и высадки, дату и место рождения, а также информацию о документе, удостоверяющем личность<sup>1</sup>»;
- Документ, сопровождающий МПО, определенный актами Всемирного почтового союза;
- Транспортные (перевозочные) документы;
- Коммерческие документы на товары.

В данных документах обязательно должны содержаться следующие сведения:

---

<sup>1</sup> Приказ Минтранса РФ от 2 мая 2012 г. N 122 "Об утверждении Правил ведения судовой роли".  
[Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «Гарант» // <http://base.garant.ru/70215054/> (дата обращения 15.02.2018)

- Сведения из судовой роли;
- Сведения о товарах;
- Количество грузовых мест, их маркировка и сведения о видах упаковок товаров;
- Порт погрузки и выгрузки товаров;
- Номера коносаментов или иных документов, которые подтверждают наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, на товары, подлежащие выгрузке в этом порту;
- Сведения об идентификационных номерах контейнеров;
- Порты выгрузки остающихся на борту товаров;
- Порты отправления товаров;
- Порты захода судна;
- Наименование и количество судовых припасов на судне;
- Описание размещения товаров на судне;
- А также сведения о наличии/отсутствии на борту судна МПО, товаров, ограниченных/запрещенных к ввозу на таможенную территорию ТС, лекарственные средства, которые содержат наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, опасных товаров, включая оружие, боеприпасы<sup>1</sup>.

Перечень документов и сведений, представляемых таможенному органу при перевозке товаров водным (морским и речным) транспортом определяется также Конвенцией по облегчению международного морского судоходства. Во 2 разделе Конвенции содержатся положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельца при приходе, во время стоянки и при отходе судна. Согласно

---

<sup>1</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/) (дата обращения 13.04.2018)

пункту 2.1 государственные власти не должны требовать для оставления у себя каких-либо других документов, кроме:

- Деклараций: генеральной, о грузе, о судовых припасах, о личных вещах экипажа судна, морской санитарной;
- Судовой роли;
- Списка пассажиров;
- Документа, предписываемого Всемирной Почтовой Конвенцией.

*Генеральная (общая) декларация* – основной документ, содержащий сведения о судне при его приходе и отходе, которые требуют государственные власти. При этом на прибытие и убытие судна принимают одинаковую форму общей декларации.

В данном документе указываются: наименование и описание судна; национальная принадлежность судна; данные о тоннаже; данные о регистрации; ФИО капитана; ФИО и адрес судового агента; описание груза; количество членов экипажа/пассажиров; сведения о рейсе; дата и час прихода/отхода; порт прихода/отхода; место стоянки в порту. Декларация подписывается капитаном, судовым агентом или уполномоченным капитаном лицом.

*Декларация о грузе* служит основным документом, содержащим сведения о грузе при приходе/отходе судна. Но также могут потребоваться сведения о любых опасных грузах, а также: наименование и национальная принадлежность судна; ФИО капитана; порт отправления/выгрузки груза, остающегося на борту; порт составления декларации; марка, серийный номер, количество, тип упаковки; количество и описание грузов; номера коносаментов на груз, подлежащий выгрузке в данном порту; порты отправления грузов.

При убытии судна в декларации о грузе указывается наименование и национальная принадлежность судна; ФИО капитана; порт назначения; марка и серийный номер, количество и тип упаковки, количество и описание грузов; номера коносаментов на груз, взятый в данном порту. Декларация о

грузе подписывается капитаном, судовым агентом или лицом, уполномоченным на то капитаном. Один из экземпляров судового манифеста может быть принят государственными властями вместо декларации о грузе, если он содержит все необходимые сведения. Допускается исправление декларации о грузе и не налагаются штрафы, если груз, указанный в декларации о грузе, не выгружается в предполагаемом порту назначения.

*Декларация о судовых припасах* - подписывается капитаном или лицом судового командного состава, которое лично осведомлено о судовых припасах и уполномочено на то капитаном.

Сведения о личных вещах экипажа содержатся в *декларации о личных вещах экипажа*, которая оформляется только при прибытии судна. От каждого члена экипажа судна государственные власти имеют право требовать его подписи или отметки. Указываются только те личные вещи экипажа, которые подлежат запретам или ограничениям или обложению пошлиной.

Список пассажиров содержит в себе сведения о пассажирах при прибытии или убытии судна. Предоставление такого списка не требуется таможенными органами на коротких морских рейсах. Посадочные или высадочные карточки в дополнение к списку пассажиров не требуются. Однако когда перед государством стоят проблемы, представляющие угрозу здоровью населения, от пассажира может быть запрошен по прибытии адрес места жительства в письменной форме.

В список пассажиров должны быть включены следующие сведения: наименование и национальная принадлежность судна; ФИО; национальность; дата и место рождения; порт посадки/высадки; порт и дата прихода судна.

*Морская санитарная декларация* – основной документ, содержащий сведения о санитарной обстановке на борту во время рейса и по прибытии судна в порт.

Количество экземпляров документов определяется в зависимости от того, прибывает ли торговое судно в морской порт или убывает из него. Конвенцией по облегчению международного морского судоходства были определены такие требования.

При приходе судна: не более 5 экземпляров генеральной (общей) декларации; не более 4 экземпляров декларации о грузе; не более 4 экземпляров декларации о судовых припасах; не более 2 экземпляров декларации о личных вещах экипажа; не более 4 экземпляров судовой роли; не более 4 экземпляров списка пассажиров; не более 1 экземпляра морской санитарной декларации.

При отходе судна: не более 5 экземпляров генеральной (общей) декларации; не более 4 экземпляра декларации о грузе; не более 3 экземпляров декларации о судовых припасах; не более 2 экземпляров судовой роли; не более 2 экземпляров списка пассажиров<sup>1</sup>.

Для упрощения внешнеэкономической деятельности ведение документации постоянно тяготеет к стандартизации и унификации. Это в полной мере касается всех видов перевозок, кроме морских. Главной особенностью оформления документов при морских перевозках является приверженность традициям. Долгая история морского транспорта привела к тому, что каждый перевозчик традиционно имеет свой вариант оформления транспортного документа. Правда, созданная в 1948-м году, Международная палата морского судоходства предложила вариант транспортной накладной, который широко используется сегодня. В частности, эта накладная соответствует Единому формату ООН.

Несмотря на традиционно сложившиеся различия в оформлении некоторых документов, общий их перечень остаётся постоянным. При морских перевозках используются такие транспортные (перевозочные) документы:

---

<sup>1</sup> Тимченко Т.Н., Арестова Ю.А., Погарская А.С., Сапронов В.Н. Таможенное оформление прибытия/убытия морских судов заграничного плавания в морских портах России // Спб.:»Троицкий мост». – 2015. – С.122.

- Основной - коносамент. Фактически является олицетворением права собственности на перевозимый груз.

Все права на груз могут быть реализованы только при физическом наличии документа в оригинале. Коносаментные перевозки регулируются Гаагскими правилами, Правилами Гаага-Висби, Гамбургскими правилами. Документ подписывает владелец судоходной компании либо лично капитан корабля, на борт которого поступает груз. Коносамент составляют в трёх экземплярах, каждый из них равноправен и считается оригиналом. На каждом экземпляре проставляют соответствующий штамп. Судоходная компания на период транспортировки груза полностью отвечает за его надлежащее состояние и комплектацию. Выделяют 6 видов коносамента (см. табл. 1)

**Таблица 1 – Основные виды коносаментов**

Виды коносаментов	
Именной (straight bill of lading)	Выписан на определенного получателя. В нем указывается наименование и адрес получателя.
Ордерный (order bill of lading)	Отправитель может передать свои права третьему лицу, проставив на коносаменте передаточную надпись (индоссамент) и вручив его этому лицу.
Коносамент на предъявителя (bearer bill of lading)	Товар в порту назначения передается любому лицу – предъявителю коносамента. (почти не применяется)
Рейсовый (линейный) коносамент (liner bill of lading)	Применяется на рейсовых судах, перевозящих грузы по расписанию, для которых в порту назначения есть заранее зарезервированный причал.
Чартерный (фрахтовый)	При нерегулярных перевозках.

коносамент (chartered bill of lading)	
Сквозной (through bill of lading)	Используются при мультимодальной перевозке. Т.е. морская перевозка – часть общей перевозки товаров; товары в дальнейшем будут перевозиться ж/д или автотранспортном.

Коносамент выполняет 3 основные функции:

- Является распиской перевозчика, подтверждающей, что товары, находятся в указанном виде, количестве и состоянии, отправлены в место назначения на конкретном судне или получены под охрану перевозчика для дальнейшей отправки;
- Удостоверяет факт заключения договора морской перевозки;
- При исполнении в ордерной форме или на предъявителя является товарораспорядительным документом и позволяет держателю коносамента распорядиться товаром путем внесения в документ передаточной надписи<sup>1</sup>.

Корректное заполнение коносамента очень важно. Ошибки, допущенные при заполнении документа, чреваты затягиванием процесса оформления груза. Реквизиты коносамента, которые должен предоставить грузоотправитель:

- Название корабля в случае, когда груз принят к транспортировке на конкретном плавающем средстве;
- Юридическое название перевозчика;

<sup>1</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности // Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.:ВАВТ. – 2016. – С.143.

- Наименование места оформления груза с передачей на погрузку или непосредственно погрузки товара на корабль;
- Юридическое название грузоотправителя;
- Место прибытия груза;
- Наименование получающего лица (ФИО) для именного документа;
- Название товара, проставленную на нем маркировку, с указанием количества, веса и объёма товара либо упаковки, а в некоторых случаях дополнительно описывается внешний вид и состояние, а также пометки особых важных характеристик и параметров груза;
- Договор фрахта и его оплата, прочие необходимые платежи, которые предназначены для вознаграждения перевозчика, либо иметь пометки, что фрахт оплачивается по условиям чартерного рейса, согласно прописанным в нем положениям или по сопроводительному документу, либо иметь пометку, что транспортировка полностью оплачена;
- Время и место выдачи коносамента;
- Количество подписанных оригиналов коносамента;
- Подпись капитана судна или судовладельца, допускается подпись представителя перевозочной организации.

Коносамент оформляется как стандартный печатный документ либо фирменный бланк перевозчика, который заполняется печатным способом. Это товаросопроводительный документ, имеющий юридическую силу<sup>1</sup>.

- Морская накладная.

Морская накладная – разновидность транспортной накладной, которые применяются при перевозке грузов различными видами транспорта. Морские накладные могут именоваться по-разному, например: линейные накладные,

---

<sup>1</sup> Коносамент: назначение, порядок заполнения, виды, типы и практическое применение документа. [Электронный ресурс]: Интернет-издание «ВЭД-информ» // <http://vedinform.com/freight/trans-docs/bill-of-lading.html> (дата обращения 14.04.2018)

фрахтовые расписки или океанские накладные. Они применяются в международной торговле наравне с коносаментом, если такой способ оформления перевозки груза устраивает стороны торговой сделки.

В основном морская накладная применяется для перевозки грузов между филиалами одной компании или при коротком сроке доставки груза, когда прибытие груза к месту назначения осуществляется быстрее почтовой доставки документов.

- Доковая расписка.

Доковая расписка (доковый варрант) составляется в нескольких экземплярах для каждой партии груза и выдается морским перевозчиком грузоотправителю после получения груза в порту. На основе расписки составляется коносамент, который затем обменивается на него.

- Деливери-ордер – применяется в качестве расписки перевозчика за груз или как доказательство наличия договора о перевозке.

**Таблица 2 – Разновидности деливери-ордера**

Деливери-ордер для представителей продавца	Деливери-ордер для перевозчика
Имеет вид отгрузочного сертификата на конкретный груз/его часть, подлежащий выдаче держателю ордера.	Применяется, когда в распоряжении продавца есть только один коносамент на весь груз, а продавцу необходимо сбывать его частями разным покупателям

На практике деливери-ордеры часто используются вместе с коносаментом для деления партии товара на более мелкие для их последующей продажи.

Дополнительно существуют такие документы при морской перевозке, как штурманская расписка (расписка грузового помощника капитана о

получении груза на борт), и подобные ей причальная расписка и квитанция о факте приема товара на складе. Штурманская расписка выдается после приема товара на борт судна и рассматривается в качестве доказательства получения коносамента от перевозчика<sup>1</sup>.

Таким образом, главным документом, необходимым для таможенного оформления является таможенная декларация, содержащая в себе перечень обязательных сведений. Помимо таможенной декларации ст. 89 ТК ЕАЭС определяется перечень документов, которые декларант обязан предоставить таможенному органу на проверку. Также кроме норм Таможенного кодекса Конвенция по облегчению морского судоходства во 2 разделе содержит информацию о документах и сведениях, обязательных для предъявления в морском порту.

При перевозке грузов морским транспортом необходимо заполнить несколько видов деклараций: общую декларацию, декларацию о грузе, о судовых припасах, о личных вещах экипажа и т.д. Также следует отметить значительную роль в таможенном оформлении морских грузов транспортных (перевозочных) документов, одним из важнейших среди которых является коносамент. Без его правильного заполнения процесс таможенного оформления может затянуться. Кроме коносамента, документами, облегчающими оформление и позволяющими указать более полную информацию о грузе, условиях перевозки, сделки, являются морская накладная, доковая расписка и деливери-ордер.

---

<sup>1</sup> Морская перевозка: юридические и практические аспекты. [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/morskaya-perevozka-yuridicheskie-prakticheskie> (дата обращения 06.04.2018)

## **2.2 Действия должностных лиц таможенного органа при прибытии, погрузке и убытии судна из морского порта**

Для того, чтобы обеспечить единообразное применение законодательства РФ и упорядочить действия должностных лиц таможенных органов, во время совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля торговых судов, приказом ФТС РФ от 19 июля 2013 г. №1349 (в ред. от 08.07.2016) была утверждена Инструкция «О действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами».

В данной инструкции была определена последовательность действий уполномоченных должностных лиц таможенного поста, в чьи должностные обязанности входят функции:

- Совершения таможенных операций при прибытии морских торговых судов на таможенную территорию ЕАЭС,
- Помещения перемещаемых судами товаров на временное хранение,
- Погрузки товаров на судно и их убытия с таможенной территории,
- Подтверждения фактического вывоза товаров,
- Проведения таможенного контроля судов, перевозимых ими товаров и транспортных средств,
- Приема, оформления и учета таможенных документов.

Инструкция была разработана в соответствии с Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, КТМ РФ, Федеральным законом от 27 ноября 2010 г. N 311-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации" и Типовой схемой организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через

государственную границу Российской Федерации, утвержденной приказом Министерства транспорта России от 22 декабря 2009 г. № 247.

**Таблица 3 – Порядок прибытия товаров и судна на таможенную территорию**

Уведомление о прибытии	Заносится в журнал уведомлений с использованием программных средств.
Прием должностным лицом таможенного поста документов и сведений	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Документы и сведения установлены ст. 89 ТК ЕАЭС;</li> <li>2. Проверка полномочий лица в отношении товаров;</li> <li>3. Определение на основании СУР места совершения таможенных операций, таможенного контроля и последовательность их проведения.</li> </ol>
Таможенный контроль судна	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. На основании решения начальника таможенного поста на борт судна для проведения контроля могут быть отправлены должностные лица таможенного органа.</li> <li>2. Должностные лица не направляются на борт судна в случаях, если: <ul style="list-style-type: none"> <li>• В таможенный орган представлена предварительная информация;</li> <li>• Документы поданы перевозчиком;</li> <li>• Нет необходимости применения мер по минимизации рисков;</li> <li>• На борту судна нет табачных изделий и алкогольных напитков (кроме тех, которые будут потребляться на судне во время его</li> </ul> </li> </ol>

	<p>стоянки в порту), оружия, патронов, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств, лекарственных средств, содержащих наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, а также товаров, не предназначенные для выгрузки в данном порту;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• На борту судна нет товаров, перемещаемых членами экипажа и подлежащих обязательному письменному декларированию, либо была подана информация о том, что все члены экипажа во время стоянки пребывали на борту судна;</li><li>• На судне имеются специально установленные места для таможенного досмотра (осмотра) товаров.</li></ul> <p>3. Также проверяются:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Правильность заполнения таможенных документов, полнота и достоверность указанных в них сведений;</li><li>• Товары, запрещенные или ограниченные к ввозу;</li><li>• Решения на основании системы управления рисками;</li><li>• Соблюдение условий временного ввоза судна либо завершения временного вывоза судна, проводятся меры по выявлению признаков правонарушения</li></ul>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>законодательства и таможенный контроль перемещаемых пассажирами и членами экипажа товаров.</p> <p>4. Если таможенный контроль осуществляется на борту, должностные лица обязаны проверить:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Журнал материального учета судна, документы на товары;</li><li>• Снаряжение, судовые запасные части и судовые припасы для сверки с документами и сведениями, представленными перевозчиком;</li><li>• Производят таможенный осмотр и досмотр судна и товаров;</li><li>• Накладывают средства таможенной идентификации на помещения с табачными изделиями и алкогольными напитками; лекарственными средствами; оружием и боеприпасами; товарами, не предназначенными для выгрузки в данном порту;</li><li>• Осуществляют таможенный контроль пассажирских товаров.</li></ul> <p>5. После проверки документов и таможенного контроля в экземплярах общей декларации проставляется номер судового дела;</p> <p>6. Номер судового дела заверяется личной печатью должностного лица;</p> <p>7. Проставляется штамп "Приход судна" со</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>временем начала/завершения таможенного контроля и личной подписью должностного лица.</p>
Разгрузка товаров	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. После осуществления таможенного контроля разрешается допуск работников порта к судну для разгрузки товаров.</li> <li>2. Разрешение на разгрузку оформляется путем проставления в декларации о грузе отметки "Разгрузка разрешена", заверяется подписью, оттиском личной номерной печати с проставлением времени и даты.</li> </ol>
Погрузка товаров	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Разрешает начальником таможенного поста после получения информации о времени и месте погрузки;</li> <li>2. В течение 2-х часов после получения информации проверяются следующие документы: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Лист второго экземпляра декларации на товары;</li> <li>• Акт таможенного досмотра (осмотра) товаров;</li> <li>• Транспортные документы, на основании которых товары перевозились до места погрузки по таможенной территории;</li> <li>• Поручение на отгрузку товаров и приложения к нему.</li> </ul> </li> <li>3. На листах декларации проставляется штамп «ПОГРУЗКА РАЗРЕШЕНА» с датой, подписью и личной номерной печатью</li> </ol>

	<p>должностного лица.</p> <p>4. Должностные лица вправе присутствовать при проведении погрузки.</p> <p>5. При необходимости может быть принято решение о проведении таможенного осмотра/таможенного досмотра товаров с оформлением их результатов отдельным актом, прилагаемым к декларации.</p> <p>6. Если во время досмотра были выявлены запрещенные/ограниченные к вывозу товары, то таможенный орган принимает решение о выгрузке данных товаров и налагает запрет на их погрузку.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Порядок убытия судна с таможенной территории в некоторых моментах схож с порядком прибытия (см. таб.4).

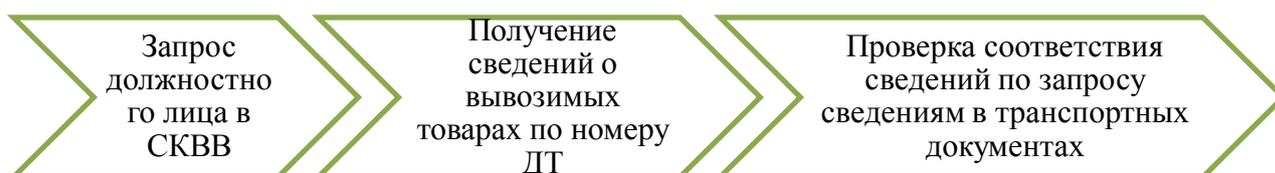
**Таблица 4 – Порядок убытия судна и товаров с таможенной территории**

<p>Предоставление документов и сведений в таможенный орган</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Документы и сведения установлены ст. 89 ТК ЕАЭС;</li> <li>2. На основании документов и сведений при помощи СУР определяются места и последовательность совершения таможенных операций и таможенного контроля.</li> </ol>
<p>Совершение таможенных операций по убытию и таможенного контроля</p>	<p>Начальник таможенного поста:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Уведомляет администрацию порта о начале совершения таможенных операций;</li> <li>• Отдает распоряжение о проведении</li> </ul>

	<p>таможенного досмотра (на основании СУР);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Определяет необходимость присутствия при погрузке должностных лиц;</li> <li>• Назначает сотрудников для проведения таможенных операций на борту судна.</li> </ul>
<p>Завершение таможенных операций и таможенного контроля</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Должностное лицо таможенного поста передает перевозчику по одному экземпляру оформленных документов и покидает судно;</li> <li>2. После возвращения должностное лицо заполняет журнал учета убытия судов и формирует судовое дело.</li> <li>3. Разрешение на убытие оформляется путем проставления на двух экземплярах декларации о грузе (судовом манифесте) штампа "Вывоз разрешен"<sup>1</sup>.</li> </ol>

Вывоз товаров осуществляется с предоставлением декларации на товары и предполагает определенный порядок действий (см. рис. 3).

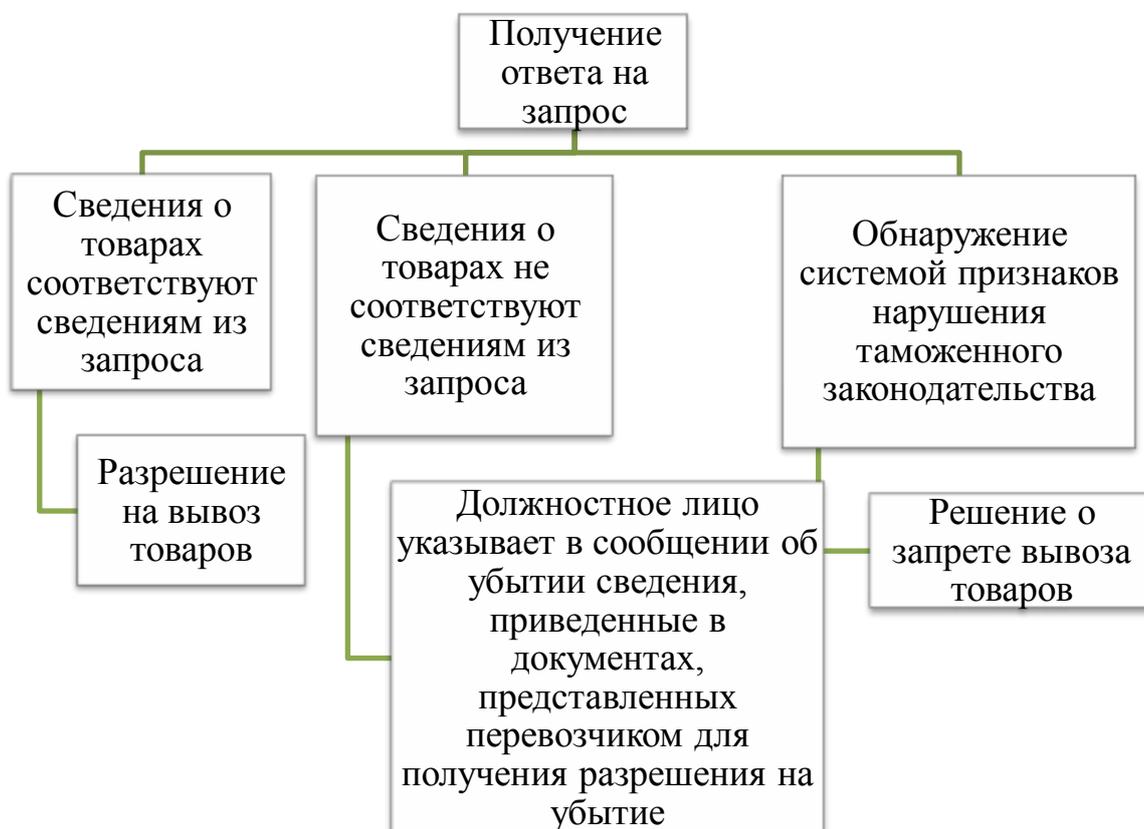
**Рисунок 3 - Порядок действий должностного лица таможенного поста при получении документов на убытие товаров**



<sup>1</sup> Приказ ФТС России от 19.07.2013 N 1349 (ред. от 08.07.2016) "Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами". [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения 17.03.2018)

При получении запроса из СКВВ должностное лицо таможенного поста выполняет следующий механизм действий (рис. 3).

**Рисунок 4 – Алгоритм действий должностных лиц таможенного поста при получении ответа на запрос из СКВВ**



Если в Центральной базе данных ЕАИС таможенных органов отсутствуют сведения о ДТ или они не получены в течение 3 минут после запроса, формируется электронное сообщение об убытии товаров на основании представленных перевозчиком документов для получения разрешения на убытие.

Сообщение об убытии указываются следующие сведения:

- Дата получения разрешения;
- Наименование судна, сведения о его регистрации и национальной принадлежности;
- Номер ДТ;

- Порядковые номера товаров по декларации, коды товаров по ТН ВЭД ЕАЭС, количество товаров в основной и дополнительной единице измерения, вес (нетто, брутто в кг), таможенную стоимость (только для процедуры реэкспорт);
- Виды и номера транспортных средств (если они были погружены на судно);
- Типы и номера транспортных документов, даты их составления;
- Коды стран назначения;
- Наименования получателей и отправителей (ИНН, КПП).

Если в системе ЕАИС таможенных органов произошел сбой и осуществить таможенный контроль соответствия фактически вывозимых товаров и их количества сведениям, заявленным в декларации, невозможно, то должностное лицо, после получения уведомления из СКВВ, принимает решение на основании документов перевозчика.

Итак, действия должностных лиц таможенных органов строго регламентированы Инструкцией. При прибытии судна на таможенную территорию, а также при его убытии должностные лица таможенных органов в обязательном порядке проводят таможенный контроль и принимают на проверку документы и сведения о грузе на борту судна. Только после проведения проверки допускается совершение с грузом различных операций. Разрешение на совершение таких операций оформляется документально.

### 2.3 Проблемы морских контейнерных перевозок в России

Как известно, главное преимущество контейнеров – в их стандартности и мобильности: возможность быстрого и легкого перегруза с судов на ж/д платформы, грузовики и т.д. Т.е. контейнерные перевозки являются мультимодальными. Мультимодальность способствует снижению стоимости и времени погрузочно-разгрузочных работ. Также использование контейнеров обеспечивает большую сохранность груза. В мировой практике контейнеризация перевозок составляет практически 100%, тогда как в России контейнеризация импорта достигает 90%, а экспорта – только 12-15%.

**Таблица 5 – Факторы, препятствующие развитию контейнерных перевозок в России**

Износ оборудования и морских судов	Износ коммерческого флота составляет 75%. К 2020 году подлежит списанию 85-90% судов.
Неравномерное развитие портов и смежной транспортной инфраструктуры	Причины: недостаточное развитие железнодорожной, автомобильной, терминальной и складской инфраструктуры. Особенно ухудшает ситуацию отсутствие железнодорожных ресурсов в порту. Конечно, при их дефиците есть возможность перевозки автомобильным транспортом. Но один автомобиль вывозит зачастую не более 1 контейнера в день. Следовательно, большая нагрузка ляжет на дороги вблизи портов. Также автомобиль выполняет доставку контейнеров по региону на расстояние не более 700 км. Поэтому автотранспортом можно вывезти контейнеры на ближайшие к порту контейнерные терминалы для дальнейшей

	<p>отправки по железной дороге. Из-за дополнительных промежуточных перегрузок и выполнения дополнительных процедур возникают финансовые и временные потери.</p> <p>В использовании железнодорожного транспорта Россия имеет значительное преимущество по сравнению с Европой. Например, в Роттердаме из-за ухудшения экологии от выхлопных автомобильных газов отказались от перевозки автомобилями и формируют контейнерные поезда, следующие до Германии и Италии. Для этого была специально построена железнодорожная станция. В России же при модернизации портов убирают с причалов железнодорожные пути, переходя на автотранспорт<sup>12</sup>.</p>
<p>Распад Советского Союза</p>	<p>В СССР контейнерные перевозки развивались достаточно динамично, часть транзита с Дальнего Востока в Европу проходила через территорию Советского Союза. Распад СССР приостановил этот процесс и приходится признать, что сегодня позиции России на международном рынке контейнерных перевозок достаточно слабы. Так, например, Дальневосточное морское пароходство, имеющее самый большой в</p>

<sup>1</sup> Шавзис С.С. Роль морских портов в системе контейнерных перевозок России // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2008. - №6(19). – 44-45.

<sup>2</sup> Тимченко Т.Н., Арестова Ю.А., Погарская А.С., Сапронов В.Н. Таможенное оформление прибытия/убытия морских судов заграничного плавания в морских портах России // Спб.:»Троицкий мост». – 2015. – С.122.

	<p>России парк контейнеровозов, располагает судами вместимостью только до 1764 20-футовых контейнеров, тогда как лидеры мирового рынка уже строят суда вместимостью до 14 тыс. контейнеров.</p>
<p>Пропускная способность контейнерных терминалов в портах и их состояние</p>	<p>Контейнерные терминалы были построены еще в 80-х гг. на Дальнем Востоке (Ванино, Восточный, Владивосток), на Черноморском побережье (Новороссийск), на Балтике (Калининград и Санкт-Петербург), на Севере (Архангельск). Пропускная способность этих терминалов была достаточной по меркам 80-х гг. Сейчас они почти полностью загружены и срочно требуют расширения мощностей.</p>
<p>Необходимость расширения морских портов и их возможностей</p>	<p>Самые большие объемы перевозок контейнеров – на Северо-Западе России, так как этот регион располагается ближе всего к основным потребительским рынкам России. Основные игроки здесь: Национальная контейнерная компания (ей принадлежит Первый контейнерный терминал в порту Санкт-Петербурга мощностью 600 тыс. контейнеров в год), и питерский концерн «Орими». Однако уже сейчас северо-западные порты работают на пределе своих возможностей. Но расширение порта в Санкт-Петербурге невозможно из-за его близости к городу. Поэтому контейнеры</p>

	<p>дешевле везти автомобильным транспортом, что дает нагрузку на транспортные сети. По этой причине расширение Первого контейнерного терминала остановится по достижении мощности в 750-800 тыс. контейнеров в год.</p> <p>Еще одни крупные морские ворота страны – побережье Черного моря в порту Новороссийска, где также наблюдается недостаток мощностей по перевалке контейнеров. В год возможна обработка 180-200 тыс. контейнеров, когда спрос – 1 млн. контейнеров. Частично проблему решит строительство нового контейнерного терминала, мощностью 600 тыс. контейнеров. Однако это является пределом всего Черноморского побережья России, так как здесь больше нигде строить новый порт.</p>
<p>Дефицит логистических центров и высокие ставки аренды складов</p>	<p>Логистический центр должен иметь развитую инфраструктуру, с рядом складских терминалов класса А (современные специализированные здания с высотой потолков от 10 м., с антипылевым покрытием на полу, видеонаблюдением, кондиционированием воздуха и т.д.), погрузочно-разгрузочную технику, подъездные пути, таможенные пункты и офисные помещения. Кроме того, очень высоки ставки аренды складов в России: в</p>

	<p>Европе они выше только в Лондоне и Стокгольме.</p> <p>Строительство внутренних терминалов будет способствовать переключению на Россию часть идущих через другие страны импортных грузов, но и решить проблему загруженности портовых мощностей.</p> <p>Товары, ввозимые в РФ, должны проходить через порт в логистический центр, где происходит их обработка, таможенное оформление, разбиение на мелкие партии, хранение и отправка потребителям. Если грузы, идут на экспорт, то внутренний терминал позволит собирать не только грузы в контейнерах, но и прочие, формировать судовые партии и т.д. Также возможно осуществление в таком центре ряда вспомогательных операций, например, ремонта и освидетельствования контейнеров<sup>1</sup>.</p>
<p>Сроки таможенного оформления</p>	<p>Морской транспорт – один из самых сложных для внедрения технологии предварительного информирования, так как необходимо учитывать особенности судовых перевозок – на одном судне может транспортироваться груз от многих отправителей и для многих получателей. До 2013 г. срок таможенного оформления</p>

<sup>1</sup> Тебеньков С.А. Современное состояние и проблемы контейнеризации как приоритетного направления инновационного развития рынка грузовых перевозок // Транспортное дело России. – 2014. - №9. – С. 25-27.

	<p>составлял в целом 183 ч (7 дней, 15 часов) при проведении всех таможенных операций, начиная с постановки судна к причалу и заканчивая погрузкой контейнера на автомобиль и его выезд из порта. За прошедший период операции на терминалах и технологии таможенного оформления, экспедирования грузов претерпели значительные изменения, что было связано с кризисом 2008-2009 гг., а также вступлением России в Таможенный союз, изменением законодательной таможенной базы и унификацией таможенных документов. Была введена процедура электронного декларирования и возможность подачи предварительной декларации до захода в порт, сократились сроки обязательного рассмотрения декларации и была значительно упрощена процедура передачи информации о выпущенных грузах между таможенной и портом. Сократить срок таможенного оформления удалось до 65,2 ч. Однако данный расчет подразумевает, что каждая последующая операция по таможенному оформлению начинается сразу после окончания предыдущей. На практике такое бывает довольно редко. Необходимо учитывать график работы таможни, других</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	контролирующих органов, график работы агентов линии. Например, после окончания выгрузки контейнеров в пятницу вечером выдача судовым агентом документов может начаться только в понедельник <sup>1</sup> .
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Также трудности в таможенном оформлении морских контейнерных перевозок возникли и при введении электронных «новшеств», связанных с реализацией программы «Единое окно» и необходимостью унификации и сокращения сроков таможенного оформления грузов, перевозимых морским транспортом. Речь идет о создании портала «Морской порт».

Участники ВЭД обязаны предварительно информировать таможенников через портал "Морской порт" (sea.customs.ru) о ввозимых в Россию по морю товарах. Согласно приказу ФТС до середины 2017 года к работе через портал должны быть подключены все без исключения морские пункты пропуска в стране.

Основные автоматизированные процессы перевозки и обработки товаров в морском (речном) порту в рамках КПС:

1. Операции при прибытии морского судна и товаров на территорию ЕАЭС:
  - Подготовка и предоставление предварительной информации о товаре (ПИТ) и предварительного пакета документов.
  - Государственный контроль и товаров, принятие предварительных решений и оформление результатов контроля.
  - Предоставление окончательного ПДС на прибытие при заходе судна в порт.

---

<sup>1</sup> Вербило О.М. Пути повышения пропускных способностей портовых контейнерных терминалов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. - 2015. - № 1 (29). - С. 137-144.

- Государственный контроль в отношении судна и ввозимых товаров. Принятие окончательных решений в отношении товаров и судна, оформление результатов контроля.
  - Порядок действий участников информационного взаимодействия при разгрузке товаров и размещении их на временное хранение в зонах таможенного контроля.
2. Операции при убытии морского судна и товаров, вывозимых с территории Евразийского экономического союза: аналогичны операциям при прибытии.

**Рисунок 5 – Технология предварительного информирования на морском транспорте с применением КПС «Портал Морской Порт»**



В целом технология предварительного информирования на морском транспорте состоит из следующих этапов:

1. На первом этапе участник ВЭД формирует и предоставляет в таможенный орган документы и сведения о товарах, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС. После успешного формирования ПИТ

- участник ВЭД направляет ее в таможенный орган. Информационная система таможенных органов автоматически осуществляет форматно-логический контроль (ФЛК) ПИТ. В случае отсутствия ошибок лицу направляется уведомление о принятии предварительной информации с указанием присвоенного уникального идентификационного номера (УИН). Участник ВЭД доводит до перевозчика УИН для внесения его в соответствующий коносамент для последующей связки ПИТ и коносамента в составе пакета документов и сведений (ПДС);
2. На втором этапе перевозчик формирует предварительный ПДС на судно при прибытии и предоставляет его в информационную систему таможенного органа. При формировании ПДС перевозчик осуществляет привязку ранее поданного ПИТ, путем внесения идентификационного номера в соответствующий коносамент. Сформированный предварительный пакет документов подписывается электронной подписью перевозчика и направляется в КПС «Портал Морской порт», где осуществляется форматно-логический контроль документов.
  3. На третьем этапе осуществляется государственный контроль в отношении судна и ввезенных на территорию ЕАЭС товаров, принимаются предварительные решения, оформляются результаты контроля. Должностное лицо таможенного органа анализирует полученный предварительный пакет документов на прибытие и инициирует процесс проверки предварительного ПДС на прибытие. Результаты контроля сохраняются в «ведомственной» подсистеме КПС «Портал Морской порт».
  4. Непосредственно при прибытии судна в порт перевозчик формирует окончательный ПДС, подписывает ЭЦП и направляет его по электронным каналам связи в КПС «Портал Морской порт»;
  5. После предоставления окончательного ПДС осуществляется государственный контроль в отношении судна и ввезенных на

территорию ЕАЭС товаров, принимаются окончательные решения в отношении товаров и судна, оформляются результаты контроля. На основании принятых решений при государственном контроле предварительного ПДС должностное лицо таможенного органа принимает окончательные решения в отношении товаров и судна<sup>1</sup>.

Работа по технологии автоматизируется тремя основными подсистемами:

- личный кабинет участника ВЭД, адрес <http://edata.customs.ru/>
- ведомственная подсистема КПС «Портал Морской порт»,
- адрес <http://efz-seaport.eais.customs.ru> (альтернативный адрес <http://10.21.42.64>)
- «внешняя» подсистема КПС «Портал Морской порт», адрес <http://sea.customs.ru><sup>2</sup>.

В соответствии с распоряжением ФТС России от 29.10.2015 №334-р определены следующие объекты пилотной зоны для проведения опытной эксплуатации КПС «Портал Морской порт»:

- Таможенный пост Морской порт Восточный Находкинской таможни (г. Находка);
- Таможенный пост Морской порт Владивосток Владивостокской таможни (г. Владивосток);
- Усть-Лужский таможенный пост Кингисеппской таможни (п. Усть-Луга);
- Таможенный пост Морской порт Калининград им. Н.С. Хазова Калининградской таможни (г.Калининград);
- Новороссийский юго-восточный таможенный пост Новороссийской таможни (г.Новороссийск);

---

<sup>1</sup> Антонова Е.И., Белоусова Т.И. Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска // Современные информационные технологии и ИТ-образование. - №4(13). – 2017. – С. 180-187.

<sup>2</sup> Методические рекомендации по работе с КПС «Портал Морской порт». [Электронный ресурс]: Бланки и формы // <http://filling-form.ru/other/65364/index.html> (дата обращения 18.04.2018)

- Феодосийский таможенный пост Крымской таможни (г. Феодосия);
- Керченский таможенный пост Крымской таможни (г. Керчь);
- Евпаторийский таможенный пост Крымской таможни (г. Евпатория)<sup>1</sup>.

Портал "Морской порт", разработка которого осуществлялась в течение 5 лет, содержит большое количество недоработок: участниками ВЭД было сделано около 180 замечаний.

**Таблица 6 – Основные проблемы КПС «Морской порт»**

<p>Большой объем информации о грузе.</p>	<p>Новая система запрашивает много дополнительной информации для таможни: кроме номенклатуры товара, веса, стоимости необходимо вводить много других параметров груза. Данную информацию, по правилам ЕАЭС, обязан вводить перевозчик или уполномоченное им. На этом этапе и возникают первые сложности: у морских перевозчиков нет кодов ТН ВЭД ЕАЭС, требуемых таможней, и значений таможенной стоимости товаров, перевозимых в контейнерах. Имеются примеры, когда из-за допущенных перевозчиком ошибок при заполнении таможенной декларации, получатели груза лишались товара – таможенные органы его конфисковывали. В связи с этим есть большая вероятность, что грузоотправители начнут направлять контейнеры до порта вне территории России, а оттуда ввозить их автомобильным транспортом.</p> <p>Заявленный механизм «единого окна» даже в рамках</p>
------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>1</sup> Распоряжение Федеральной таможенной службы от 29.10.2015 № 334-р «Перечень таможенных органов для проведения опытной эксплуатации комплекса программных средств "Портал Морской порт"». [Электронный ресурс]: ООО «Альта Софт» // <https://www.alt.ru/tamdoc/15a00334/> (дата обращения 07.04.2018)

	<p>проводимого эксперимента не заработал, морские перевозчики вводят одну и ту же информацию в различные информационные системы: «Модуль регистрации судозаходов» Минтранса, Систему капитана порта (СКАП), в КПС «Морской пункт пропуска» и «Fill Bill» таможенного поста. Плюсом к этому идет комплект бумажных документов<sup>1</sup>.</p>
<p>Оформление вывозимых автомобильным транспортом контейнеров книжкой МДП.</p>	<p>Малое количество таможенных постов, которые имеют право оформлять грузы, идущие с книжкой МДП. Это является проблемой потому, что большая часть грузов, перевозимых в контейнерах, вывозится из морских портов автомобильным транспортом. Соответственно, если транспорт не пропускают на таможне, а вернуть на склад контейнеров не представляется возможным из-за большого количества прибывающих с каждым днем контейнеров, то груз застревает где-то посередине и очень сильно задерживается.</p>
<p>Дублирование бумажного документооборота.</p>	<p>Для ввоза товара в РФ участнику ВЭД требуется пройти 14 надзорных органов, у большинства из которых (кроме таможни) бумажный документооборот. Также у таможенников появится еще одна программа, в которую им придется заходить для сверки документов<sup>2</sup>.</p> <p>Например, если груз подлежит контролю со стороны Россельхознадзора, декларанту, как и прежде,</p>

<sup>1</sup> Портал в беспросветное будущее: зачем таможне неработающий «Морской порт». [Электронный ресурс]: Информационно-аналитическое сетевое издание «ПРОВЭД» // <http://провэд.рф/article/37017-portal-v-besprosvetnoe-budushtee-zachem-tamozhne-nerabotayushtiy-mopskoj-port.html> (дата обращения 15.04.2018)

<sup>2</sup> В России заработал аналог системы "Платон" для морских контейнерных перевозок. [Электронный ресурс]: Новостной портал «Деловой Петербург» // [http://www.dp.ru/a/2016/10/03/Tamozhnja\\_otkrila\\_portal](http://www.dp.ru/a/2016/10/03/Tamozhnja_otkrila_portal) (дата обращения 28.03.2018)

	<p>придется основательно побегать: весь документооборот в данной структуре по-прежнему построен на бумажных технологиях.</p> <p>Кроме того, в морских пунктах пропуска некоторые контрольные органы, например, пограничники, вообще не имеют выхода в Интернет и соответственно доступа к порталу «Морской порт», поэтому продолжают работать только с бумажными документами.</p>
Проблемы ввода данных	<p>Необходимо вводить данные только в ручном режиме (в технологии работы реализована работа через web-интерфейс). Их ввод для 600–2000 контейнеров требует механической работы на клавиатуре компьютера непрерывно в течение 600–2000 минут (если считать один документ – одна минута) – на практике дольше.</p>
Трудности интеграции с таможенными системами, внешними пользователями	<p>Информация, переданная через портал, не интегрирована ни с Аистом (система таможенного оформления), ни с какой-либо другой программной системой государственных контролирующих органов.</p> <p>У грузовладельцев и экспедиторов имеются все данные, необходимые таможене, но они не могут передавать информацию через систему "Морской порт", поскольку в большей степени она направлена на взаимодействие государственных органов, администрации порта и таможни. Например, океанский контейнеровоз прибывает в порт Роттердама с грузом, где судно разгружают за 6–8</p>

	<p>часов. Контейнеры, направляющиеся в Россию, перегружают на фидерные суда (суда, для перевозки грузов на небольшие расстояния между портами), которые за сутки–двое доставляют груз в порт Петербурга. Но этого времени может оказаться недостаточно, чтобы участники процесса (экспедитор, судоходная линия, ее агент, грузоотправитель) успели осуществить обмен информацией, сверить все данные, обновить сведения в портале. А если судно заходит на несколько терминалов, то возникают еще большие трудности. Предварительная информация поступает только в один порт и не доходит до другого, так как полученная информация не доступна для сотрудников других таможенных постов.</p> <p>Такая система дает большую выгоду таможенным посредникам, к которым будут вынуждены все чаще обращаться предприниматели. Это создает трудности грузовладельцу, и если он не выполнит определенные требования, то его груз будет подвергнут дополнительному контролю со стороны таможни.</p> <p>Поэтому, чтобы избежать дополнительных мер контроля, грузовладельцу придется пользоваться услугами посредников. Следовательно, увеличиваются расходы на таможенное оформление груза.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Таким образом, работа по облегчению и унификации процедур по контролю, по сокращению времени на обработку судов в портах, по

повышению конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности морских портов должна быть продолжена. Такие работы, безусловно, имеют большую важность в условиях процесса интеграции, создания единого экономического пространства и обеспечения перевалочными мощностями совокупного грузооборота внешней торговли Евразийского экономического союза — с учетом того обстоятельства, что почти все портовые мощности ЕАЭС сосредоточены в России.

## **2.4 Перспективы развития морских контейнерных перевозок и их таможенного оформления**

Эксперты таможенного и логистического рынка отмечают незначительную стабилизацию грузооборота российских портов и контейнерных терминалов. На первый взгляд такое положение дел может быть поводом для осторожного оптимизма среди российских представителей логистического и бизнеса и таможенных брокеров. Однако пока еще рано говорить о полной стабилизации.

Действительно общее количество грузовых единиц, обслуживаемых логистическими компаниями и таможенными представителями, несколько выросло. Однако данное увеличение произошло в основном из-за того, что участники внешнеэкономической деятельности стали ввозить в Россию импортные товары более мелкими партиями. Особенно отчетливо тенденция к уменьшению грузовых партий проявилась на рынке продовольственных товаров.

Участники внешнеэкономической деятельности отмечают тот факт, что большинство импортёров перешло к перевозкам мелких партий грузов, из которых собирается сборный контейнер. Таким образом, общий грузопоток как экспортных так и импортных грузов демонстрирует некоторый рост.

Серьезным сдерживающим фактором продолжает оставаться чрезмерный контроль со стороны государства за ввозом импортных грузов. Как правило, наибольшие издержки внешнеторговый бизнес получает в процессе таможенного оформления грузов. Причиной этого явления является большое количество различных ведомств, контролирующих импорт. В то же время до сих пор нет доработанного информационного продукта, который бы позволял предоставлять данные об импортных грузах в формате единого документа. Портал «Морской порт», созданный специально для облегчения таможенного оформления, только начал свою работу и пока не дал еще каких-либо конкретных результатов, но при должной коррекции будет

представлять полноценный полезный продукт для таможенного оформления морских грузов<sup>1</sup>.

Среди преимуществ, выявленных в ходе проведения эксперимента на морских портах Санкт-Петербурга, Владивостока и Новороссийска, можно отметить следующие:

- Проведение операций, в том числе и иных видов контроля, с использованием одного программного средства;
- Возможность ухода от бумажных носителей, автоматическое ведение журналов;
- Обеспечение взаимодействия с государственными контрольными органами и заинтересованными лицами в режиме онлайн;
- Возможность проведения онлайн мониторинга процессов оформления, разгрузки/погрузки судов;
- Сокращение времени простоя морского судна в порту за счёт обработки предварительной информации;
- Освобождение участника ВЭД от необходимости подачи одних и тех же документов каждому государственному контрольному органу;
- Ведение единой базы данных.

Данная программа позволяет заинтересованным лицам прикреплять документы, отправлять их, а также осуществлять обмен сообщениями. Например, можно обговорить с государственными контролирующими органами процесс присутствия государственной комиссии, время ее проведения и ее состав<sup>2</sup>.

Введение информационных таможенных технологий таможенного оформления значительно позволило сократить время таможенного

---

<sup>1</sup> Таможенное оформление и логистический бизнес: тенденции и перспективы. [Электронный ресурс]: ООО «Транс-бизнес» // [http://trans-business.com/articles/tamozhennoe\\_oformlenie\\_i\\_logisticheskij\\_biznes\\_tendencii\\_i\\_perspektivy/](http://trans-business.com/articles/tamozhennoe_oformlenie_i_logisticheskij_biznes_tendencii_i_perspektivy/) (дата обращения 22.04.2018)

<sup>2</sup> Портал «Морской порт» - действенное межведомственное информационное общение. [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба РФ // <http://www.customs.ru> (дата обращения 23.04.2018)

оформления морского судна. Так, например, сроки полной таможенной очистки контейнера до их введения составляли (см. табл. 7).

**Таблица 7 – Сроки совершения полной таможенной очистки груза в контейнере до начала применения информационных таможенных технологий**

<b>Операции с контейнером</b>	<b>Сроки совершения операций, ч.</b>
Проведение таможенных операций до прибытия судна (операции до прибытия см. рис.2)	3
Постановка судна к причалу, проведение Комиссией таможенного контроля	6
Документарный контроль судна (проводился на борту)	1,5
Передача капитаном судна документов агенту морской линии	2
Грузовые операции с контейнерами (зависят от работников порта и организации работы грузополучателя)	36
Формирование документа, подтверждающего поступление контейнера на терминал	2
Получение экспедитором готовых документов у агента линии	6
Подготовка ДТ, ее подача и выпуск	76
Получение разрешения на вывоз товара в бумажном виде	5
Снятия груза с учета в таможне и на складе	12
<b>Итого затрачивалось времени:</b>	<b>149,5 ч.</b>

Таким образом, до введения информационных таможенных технологий на таможенное оформление контейнера затрачивалось: **149,5 ч. = 6 дней 5 часов.**

После введения КПС «Морской порт» и использования иных информационных таможенных технологий (см. табл. 8)<sup>1</sup>. Данный расчет подразумевает, что каждая последующая операция начинается сразу после окончания предыдущей, что на практике бывает редко, так как необходимо учитывать график работы таможни и других контролирующих органов. Иногда временной разрыв между операциями может достигать до нескольких суток, что связано с графиком работы агентов линий.

**Таблица 8 – Сроки совершения полной таможенной очистки груза в контейнере после начала применения информационных таможенных технологий**

<b>Операции с контейнером</b>	<b>Сроки совершения операций, ч.</b>
Проведение таможенных операций до прибытия судна (операции до прибытия судна см. рис.2)	2
Документарный контроль (проводится с применением технических средств до прибытия судна)	30 мин
Постановка судна к причалу, проведение Комиссией таможенного контроля	6
Передача капитаном судна документов агенту морской линии	2
Грузовые операции с контейнерами (зависят от работников порта и организации работы грузополучателя)	24
Формирование документа, подтверждающего поступление	1

<sup>1</sup> Воронина Ю. Таможня ускоряет работу порта // Таможенные новости. — 2013. — № 12 (181). — С. 7.

контейнера на терминал	
Получение экспедитором готовых документов у агента линии	1
Подготовка ДТ, ее подача и выпуск	18
Получение разрешения на вывоз товара в бумажном виде	5 мин.
Снятия груза с учета в таможне и на складе	2
<b>Итого времени затрачивается</b>	<b>56 ч. 35 мин.</b>

Таким образом, срок нахождения товара в морском порту сократился до **2 дн. 8 ч. 35 мин.**, приближаясь к показателю, установленному п. 19.17 Распоряжением Правительства РФ от 12.12.2015 N 2571-р («Дорожная карта»)<sup>1</sup> – 2 дня.

Однако время нахождения товаров в порту сильно зависит от ряда факторов:

- 1) Сложный внутренний портовый документооборот;
- 2) Недостаточное количество подъездных путей;
- 3) Слабая развитость терминальной системы, необходимой для организации мультимодальных перевозок контейнерных грузов;
- 4) Высокий ж/д тариф<sup>2</sup>.

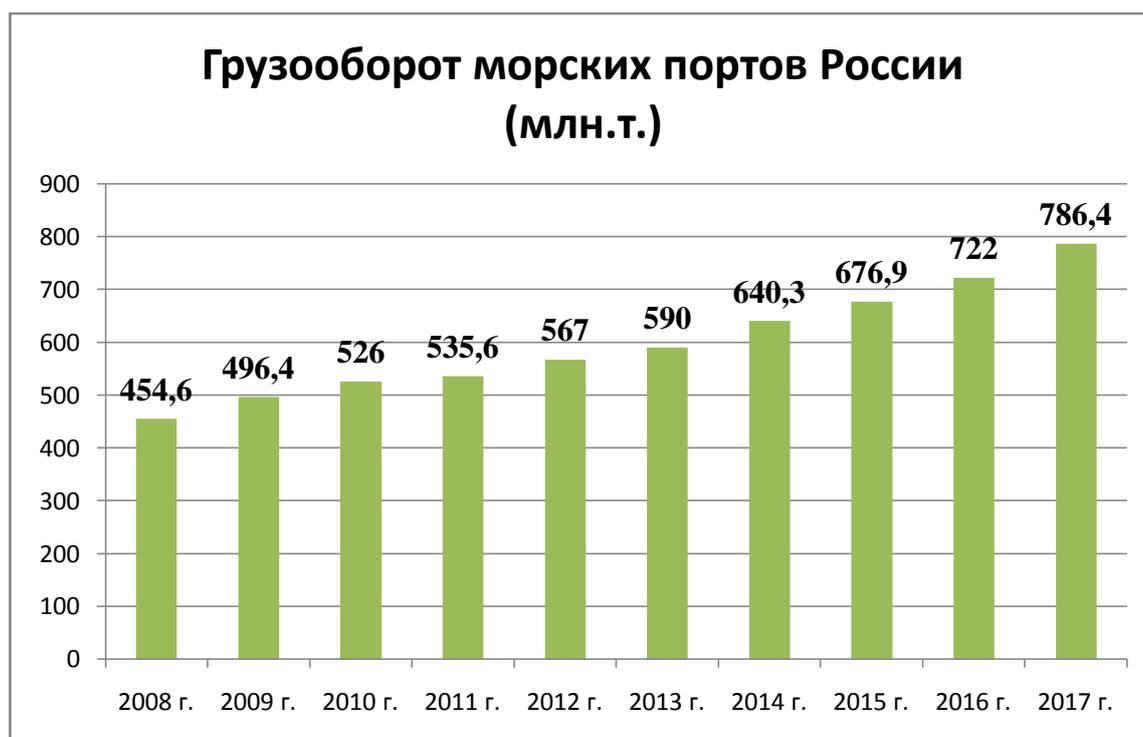
Для того чтобы повысить конкурентоспособность морских портов России и увеличить их эффективность работы, ФГУП Росморпорт разработал «Стратегию развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.», которая предполагает, что к 2030 г. мощности портов вырастут в 2,2 раза, достигнув 1,6 млрд. т. в год.

Грузооборот морских портов России ежегодно увеличивается (рис.5)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 июня 2012 г. N 1125-р. [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «Альта-Софт» // <https://www.alt.ru/tamdoc/12rs1125/> (дата обращения 06.05.2018)

<sup>2</sup> Интервью заместителя начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля (ГУОТОиТК) ФТС России Ларисы Коршуновой журналу "Морские порты" № 10. [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба Российской Федерации // [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15513:-----q-q-10---2011---2012-&catid=26:2011-01-24-14-45-21&Itemid=1830](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=15513:-----q-q-10---2011---2012-&catid=26:2011-01-24-14-45-21&Itemid=1830) (дата обращения 07.05.2018)

**Рисунок 6 – Грузооборот морских портов России**



Развитие морских портов смоделировано на основе сценариев развития транспортного комплекса. Предложено 2 основных варианта развития: консервативный (энерго-сырьевой) и инновационный<sup>2</sup>.

В Стратегии выделяется ряд основных направлений, по которым будет развиваться портовая инфраструктура:

- Северо-Западное;
- Южное;
- Дальневосточное;
- Северное.

К 2030 г. Северо-Западный бассейн станет основными морскими воротами экспорта российского углеводородного сырья и минеральных

<sup>1</sup> Динамика количественных показателей грузооборота и мощности морских портов России. [Электронный ресурс]: Ассоциация морских торговых портов России // <http://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения 04.05.2018)

<sup>2</sup> "Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года" (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_213628/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213628/) (дата обращения 08.05.2018)

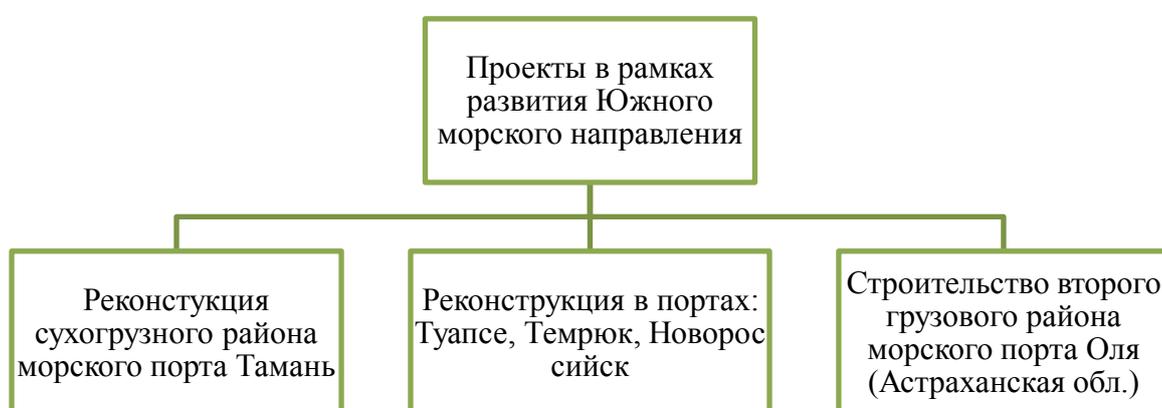
удобрений. Кроме того, планируется увеличивать оборот рефрижераторных грузов на этом направлении.

**Рисунок 7 – Основные проекты в рамках развития Северо-западного направления**



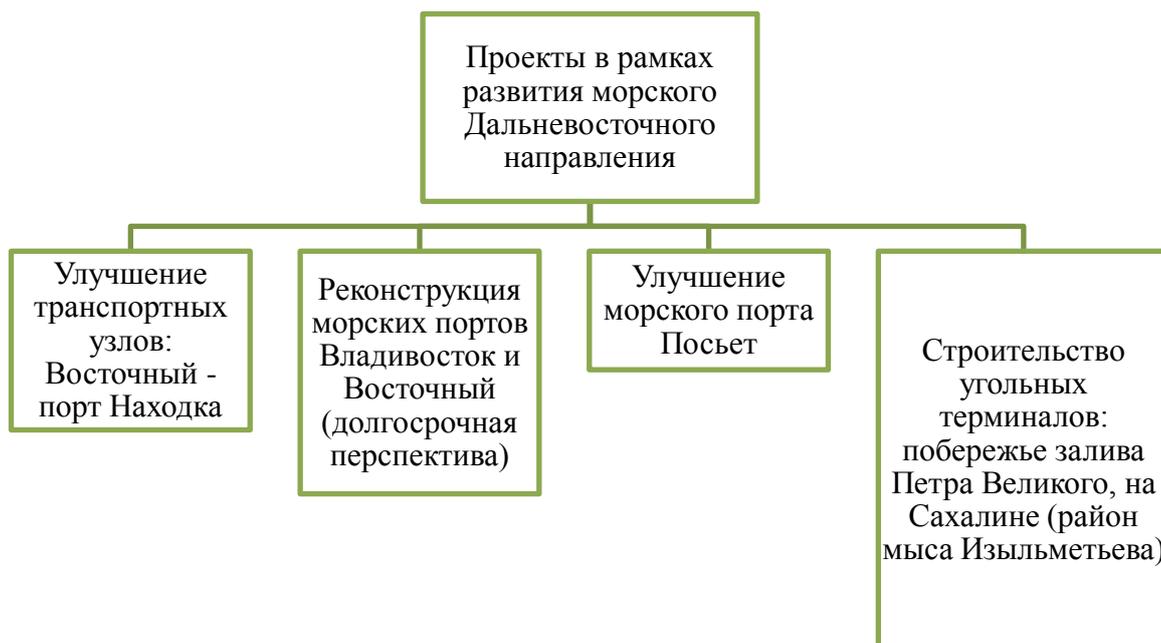
Южный бассейн к 2030 г. останется крупнейшим по объемам грузоперевалки бассейном России: планируется переваливать в его портах до 95 % насыпных, 66 % «Ро-Ро» и 41 % генеральных грузов страны.

**Рисунок 8 – Основные проекты в рамках развития Южного направления**



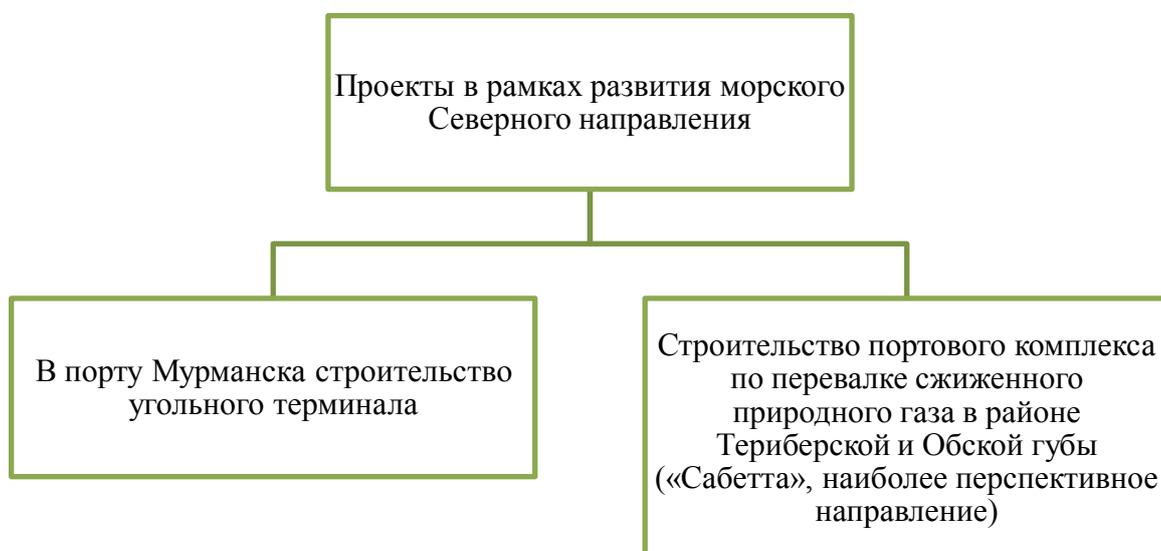
К 2030 г. грузовая база Дальневосточных портов будет обеспечена минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Дальнего Востока.

**Рисунок 9 – Основные проекты в рамках развития Дальневосточного направления**



В морских портах Северного бассейна к 2030 г. будет производиться перевалка углеводородов, добытых на шельфе Арктики, лесных и минерально-сырьевых ресурсов<sup>1</sup>.

**Рисунок 10 – Основные проекты в рамках развития Северного направления**



<sup>1</sup> Жусупов С.Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // Транспорт Российской Федерации. – 2011. - №6(37). – С.36-39.

Кроме того, перспективной идеей является строительство «сухих» морских портов. Сухой порт представляет собой внутренний сухопутный терминал, имеющий прямую связь с морским портом через специально организованную транспортную инфраструктуру (при помощи автомобильного, железнодорожного или речного транспорта).

Сухой порт может выполнять следующие функции:

- Перевалочный пункт. Это значительно упрощает морские грузоперевозки участников ВЭД, расположенных на значительном удалении от портов.
- Разгрузка терминалов морских портов.
- Таможенный терминал.

Например, большой положительный опыт в строительстве и использовании сухих портов имеет США. Сухопутные порты Северной Америки находятся преимущественно вокруг Лос-Анджелеса (Лонг-Бич), Нью-Йорка и Саванны. Это объясняется высокой концентрацией экономической активности с концентрацией ресурсов и производства<sup>1</sup>.

Однако строительство сухих портов на территории России уже было начато. Первым шагом стало законодательное оформление порядка осуществления таможенных операций с товарами, прибывающими на территорию РФ в контейнерах через морские порты, и помещения их на СВХ. Такой порядок был утвержден Приказом ФТС РФ от 18.03.2010 г. № 510.

Первой площадкой для реализации сухого порта стал Новороссийск. В 2008 г. в Цемдолине было начато строительство транспортно-логистического терминала. Сегодня это ООО «Новороссийский Припортовый Терминал». Вместимость нового терминала рассчитана на размещение там до 1000 контейнеров и включает в себя 3 складских сооружения. Площадка СВХ

---

<sup>1</sup> Галин А.В. Сухие порты как часть транспортной инфраструктуры: направления развития // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. - №2. - 2014. - С. 87-91.

вынесена за пределы основной территории морского порта и совмещает в себе услуги по временному хранению и оказанию услуг по таможенному оформлению<sup>1</sup>.

Кроме того, рост перевалки контейнеров в морских портах способствовал концентрации грузопотоков и более массовому развитию технологии ускоренных контейнерных поездов (УКП). В основном контейнерные поезда изначально создавались в привязке к консолидированным внешнеэкономическим грузопотокам. В силу особенностей российской географии ускоренные контейнерные поезда получили масштабное развитие на Транссибирской магистрали, особенно заметное в последние годы. В 2009 году была начата работа по внедрению транспортного продукта «Транссиб за 7 суток»<sup>2</sup>.

Таким образом, единое информационное пространство при перевозке товаров морским транспортом обеспечит взаимодействие между всеми участниками перевозочного процесса в морских пунктах пропуска, увеличит эффективность государственного контроля, осуществляемого в области морских перевозок, аккумулирует информацию из различных источников (ГКО, перевозчики, администрация порта и т.п.), ускорит процессы оформления за счёт предварительного информирования и отсутствия предоставления информации каждому заинтересованному лицу (принцип «Одного окна»).

---

<sup>1</sup> Вотинков А.В. Сухие порты в механизме внешнеэкономических связей торговых портов Юга России: состояние и перспективы // Вестник университета. – 2013. - №10. – С. 75-77.

<sup>2</sup> Тенденции и проблемы развития инфраструктуры для контейнерных перевозок в России. [Электронный ресурс]: бизнес-каталог организаций России CustomsExpert // <https://customsexpert.ru/articles/tendentsii-i-problemi-razv.htm> (дата обращения 23.04.2018)

## **ГЛАВА 3. МИРОВОЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ И РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **3.1 Развитие и нормативное регулирование морских контейнерных перевозок в США**

Аналогом таможенной службы РФ в Соединенных Штатах Америки является Таможенная и пограничная служба США (Customs and Border Protection), находящаяся в подчинении Департамента внутренней безопасности США. Она является одной из крупнейших в мире правоохранительных организаций, деятельность которой направлена на предотвращение террористических угроз, одновременно способствуя законным международным поездкам и торговле.

Будучи первым объединенным пограничным субъектом Соединенных Штатов, Таможенная и пограничная служба использует комплексный подход к управлению границами и контролю, сочетая таможную, иммиграцию, безопасность границ и защиту сельского хозяйства в рамках одной скоординированной и поддерживающей организации. Ежегодно данная служба обеспечивает в среднем более 3 триллионов долларов при внешнеторговом обороте<sup>1</sup>.

Товары из США поступают в Россию в основном морским и авиационным путем. Перевозка грузов морским транспортом занимает около 25 дней. Специфика таможенного оформления грузов из США продиктована либеральным законодательством этой страны в части оформления экспортных документов. В США для продажи на экспорт не требуется заключать контракт, оформлять подробный инвойс и экспортную декларацию. Отсутствие подробной документации на груз создает сложности при таможенной очистке товаров в России.

Ответственность по таможенной очистке включает в себя четыре компонента:

---

<sup>1</sup> About CBP. [Электронный ресурс]: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection // <https://www.cbp.gov/about> (дата обращения 18.02.2018)

- 1) Ответственность за получение нужных лицензий, предоставление информации, подачу деклараций;
- 2) Ответственность за уплату официальных пошлин и налогов там, где применимо;
- 3) Принятие на себя риска того, что очистка может быть невозможной с физической или правовой точки зрения; и
- 4) Ответственность за ведение точной документации, всегда готовой к предъявлению<sup>1</sup>.

Перевозка грузов морским транспортом из США в Россию производится в контейнерах. Основные контейнерные линии на этом маршруте: Maersk, CMA CGM, APL. Таможенная очистка грузов из США производится в порту Санкт-Петербург, либо на автогрузовых постах при осуществлении транзита из морских портов Прибалтики и Финляндии<sup>2</sup>.

Прохождение таможенного оформления при доставке груза из США, требует совершения множества процедур на каждом из этапов. Automated Export System (AES) – Автоматизированная система экспорта на сегодня является оптимальным способом обработки экспортной документации.

Таможенное оформление всегда связано с большим документооборотом. Бумажные носители исчерпали свои возможности, как только стало понятно, что трудоемкость и человеческий фактор стали причинами всевозможных ошибок и неточностей<sup>3</sup>. Но к этому времени развитие информационных технологий позволило создать автоматизированный комплекс, успешно заменивший устаревшую бумажную систему EEI и объединивший в EDI – единой электронной системе обмена данными все инстанции, участвующие в процессе:

---

<sup>1</sup> Таможенная очистка в международной торговле. [Электронный ресурс]: Международная торговая палата (ICC Russia international chamber of commerce) // <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/tamozhennaya-ochistka/> (дата обращения 01.05.2018)

<sup>2</sup> Таможенная очистка грузов из США. [Электронный ресурс]: Уполномоченный экономический оператор ЗАО «ЮНИТРЕЙД» // <https://www.unitrade.ru/services/handbook/rastamozhka-usa.html> (дата обращения 29.02.2018)

<sup>3</sup> Громенко О.А., Гончаренко В.В., Шеваренкова Е.А. Зарубежный опыт реформы государственного управления в сфере таможенного администрирования // Сборник статей Международной научно-практической конференции. – 2018. – С. 63-68.

- Таможенно-пограничную службу;
- Департамент внешней торговли Торгово-Промышленной Палаты;
- Директорат по контролю оборонной торговли;
- Бюро промышленности и безопасности;
- Объединение экспортеров, и др.

Таким образом, внутри таможенной системы было создано единое виртуальное пространство, позволяющее быстро и корректно обмениваться информацией на электронных носителях по каждому грузу, проходящему экспортные процедуры.

Система позволяет вводить в базу данных, корректировать и обрабатывать необходимую информацию, что позволяет ликвидировать любые неточности на стадии предварительной обработки. Ее использование во всех пунктах отправки грузов из США, включая все международные терминалы водного и воздушного сообщений, служит гарантией исполнения законодательства, позволяет получать максимально достоверные статистические данные об экспортных потоках и обеспечивает достойное обслуживание пользователей.

После утверждения решения об экспортной реализации товара, экспортер (он же отправитель, который может иметь статус Known Shipper или Unknown Shipper) самостоятельно или через доверенного агента размещает свой заказ (букинг) у перевозчика. Для передачи сведений о товаре, передаваемых экспортером, его агентом или сервисной службой пункта отправления, задействуется электронная система AES.

Заполненная в соответствии с нормативными положениями Правительства США форма, подтверждается или возвращается в виде информации, требующей исправления, с перечнем необходимых корректировок.

Электронный вариант экспортного манифеста должен быть отправлен в систему не позднее 10 календарного дня с момента отправки груза.

Правильное заполнение всех данных контролируется системой на всех этапах их поступлений, а результатом обработки является подтверждение получения или сообщение об ошибках в форме, которая должна пройти повторную обработку с целью корректировки и быть отправлена в систему повторно в установленном порядке<sup>1</sup>.

Импорт в США осуществляется в соответствии с Законом о торговле 2002 года и Законом о модернизации таможенных органов (раздел VI североамериканского Закона об осуществлении Соглашения о свободной торговле).

Таможенная и пограничная служба США совместно с правоохранительными органами осуществляет проверку всех иностранцев, возвращающихся американских граждан и импортных грузов в более чем 300 сухопутных, воздушных и морских портах. Примерами крупных морских портов могут стать:

- Port of Los Angeles (штат Калифорния);
- Port of Long Beach (штат Калифорния);
- Port of New York and New Jersey (штат Нью-Йорк);
- Port of Savannah (штат Джорджия);
- Port of Oakland (штат Калифорния);
- The Port of Virginia (штат Виргиния);
- Port of Houston Authority (штат Техас);
- Port of Seattle (штат Вашингтон);
- Port of Tacoma (штат Вашингтон);
- South Carolina Ports (штат Южная Каролина)<sup>2</sup>.

Внедренная в начале 90-х годов XX века в таможенной службе США автоматизированная система Automated Commercial System (ACE) позволила

---

<sup>1</sup> Система AES - таможенное оформление в США. [Электронный ресурс]: ООО «Global Freight Solutions» // [http://www.globalfs.ru/news/2015/07/26/news\\_122.html](http://www.globalfs.ru/news/2015/07/26/news_122.html) (дата обращения 27.02.2018)

<sup>2</sup> Port Information. [Электронный ресурс]: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection // <https://www.cbp.gov/contact/ports> (дата обращения 18.02.2018)

за 10 лет повысить объем оформляемых товаров в 4 раза. Automated Commercial System (ACE) – это система, используемая американской таможенной службой для управления и обработки коммерческих товаров, импортируемых в США. ACE облегчает таможенную очистку товаров, существенно сокращает временные издержки и уменьшает количество требуемых документов. С использованием ACE более 60% решений о выпуске товаров принимается без участия офицеров таможенной службы, в автоматическом режиме. ACE включает более 200 подсистем, использует 800 различных баз данных и 3200 программных продуктов. Ежегодно с помощью системы оформляется около 18 миллионов импортных деклараций, что составляет 98% от всего импорта.

К данной системе подключены таможенные брокеры, перевозчики всех видов транспорта, банковские учреждения, федеральные контрольные органы, министерство торговли и другие службы. В основу системы таможенного контроля в США заложен принцип «одного окна».

Импорт товаров на территорию Соединенных Штатов представляет собой сложный процесс, именно поэтому многие компании пользуются услугами специалиста – таможенного брокера. Таможенные брокеры являются высококвалифицированными специалистами, лицензированными СВР для оказания содействия в проведении таможенных операций от имени других. Таможенные брокеры должны также знать требования 40 государственных агентств.

Данный принцип предусматривает концентрацию полного описания грузов, начиная от моста отправки, и впоследствии дополняется перевозчиком — завершающие сведения вносятся при выпуске товаров, находящихся уже на территории США. Суть работы ACE заключается в следующем: участник ВЭД передает информацию по направлениям деятельности, собранную в таможенной декларации, контролирующим органам, владельцам складов временного хранения, транспортным организациям. Далее сведения о товарной партии, полученные от

перевозчиков, брокеров, государственных органов, сервисных организаций и банков, концентрируются в Центре обработки данных таможенной службы.

Импортёры могут создавать свою собственную учетную запись на ACE Secure Data Portal. Портал ACE, прежде всего, настроенная главная страница, которая соединяет СВР, торговые сообщества и участвующие государственные агентства<sup>1</sup>.

Так, таможенная очистка включает три основных пункта.

- Проверку продукции – ее категории, упаковки, габаритов (масса, размеры).
- Получение соответствующих сертификатов. В частности, так называемого сертификата американского происхождения груза – Certificate of Origin. Он выдается Торговой Палатой США. Получить его при грамотном подходе к делу можно за 2-3 рабочих дня.
- Оформление необходимых санитарно-гигиенических заключений. Они обязательны для отправки таких категорий груза, как одежда, отдельные виды детских товаров, продукты питания и т. д.<sup>2</sup>.

При таможенном оформлении грузов в США налог на добавленную стоимость (НДС) не взимается, но импортёр обязан приобрести таможенную гарантию «customs bond» (таможенная форма 301 – СВР 301) до начала прохождения процедуры таможенного оформления. Так же в США в отношении морских перевозок действует, так называемое, "ПРАВИЛО 24 ЧАСОВ". На грузы, импортируемые в США морскими перевозками, должны быть предоставлена информация в таможенную службу США не позднее 24-х часов до отплытия судна из порта погрузки, а также декларант обязан подать транспортные документы на груз в таможенные органы США за 15 дней до предполагаемого прибытия груза на территорию США. Аналогичное правило

---

<sup>1</sup> Ерошенко С.С., Малышенко Ю.В., Федоров В.В. Особенности построения и эффективность система автоматизации таможенного оформления и контроля таможенных служб России и США // Вестник Российской таможенной академии. – 2008. – С. 15-24.

<sup>2</sup> Таможенное оформление товаров из США: особенности и сложности. [Электронный ресурс]: ООО «Galaxy express» // <http://galaxyexpress.ru/tamozhennoe-oformlenie-tovarov-iz-ssha-osobennosti-i-slozhnosti/> (дата обращения 26.02.2018)

действует для автогрузовых перевозок – информация подаётся не позднее 2-х часов до момента пересечения границы и для авиа-перевозок – не позднее одного часа.

Таможенная гарантия бывает двух видов:

1. единовременная гарантия «single transaction bond»,
2. многократная гарантия сроком на год «continues bond».

Основная разница в том, что единовременная гарантия приобретается на конкретную поставку, а многократная гарантия покрывает поставки в течение года. Разница в стоимости этих двух видов гарантий может быть очень существенной. Таможенные брокеры в США часто по умолчанию продают клиентам многократную гарантию. Поэтому в случае, если вы планируете единичные поставки, советуем специально поинтересоваться у брокера стоимостью единовременной гарантии, вполне вероятно, что она будет значительно ниже, чем стоимость гарантии мягко навязанной декларанту.

Для покупки гарантии импортеру необходимы следующие документы:

1. Коммерческий инвойс на английском языке с указанием:
  - реквизитов отправителя/продавца и реквизитов импортера;
  - стоимостью товара, желательно указанной в долларах США;
  - условиями поставки и расчета цены (FOB, CIF, прочее);
  - описание товара (желательно указать таможенный код).
2. Список упакованного товара (Packing List), если есть;
3. Прочие агентские документы, если есть;
4. Транспортную накладную (Bill of Lading или Air Waybill), обычно предоставляет транспортная компания.

При наличии необходимой документации, покупку гарантии можно осуществить до физического прибытия товара. Это особенно важно в случае высокой стоимости хранения на складе или простоя.

В дополнение к перечисленным выше документам рекомендуется иметь при себе копию экспортной таможенной декларации. Этот документ может быть полезен при выборе таможенного кода товара. Теоретически, таможенный код, использованный при экспорте товара из страны продавца, должен быть идентичен коду, использованному при импорте товара в страну покупателя. В подавляющем большинстве случаев так и происходит. Однако, таможенная служба США имеет право самостоятельно принимать решения по классификации товара, не принимая во внимание решение таможенных органов страны экспортера.

После покупки таможенной гарантии импортер имеет право для таможенного оформления либо нанять таможенного брокера, либо действовать самостоятельно. В случае если импортёр решает заниматься таможенной очисткой самостоятельно, для таможенной очистки он должен заполнить и представить в таможенную службу следующие формы:

- Форма СВР 7501 – таможенная декларация<sup>1</sup>.
- Форма СВР 7533 – внутренний грузовой манифест.

Форма СВР 7501 (таможенная декларация) содержит в себе 43 графы, в которых указаны: дата подачи таможенной декларации; дата импорта/экспорта; тип таможенной гарантии импортера; страна происхождения товара; страна экспорта товара; вид транспорта, на котором перевозится товар; производитель; номер коносамента; порт отправления; порт назначения в США и его код; наименование и адрес конечного получателя; наименование и адрес импортера; описание товара; установленные пошлины, налоги, сборы и их общая сумма; наименование декларанта и наименование/адрес таможенного брокера

---

<sup>1</sup> CBP FORM 7501: Entry Summary with Continuation sheets. [Электронный ресурс]: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection // <https://www.cbp.gov/document/forms/form-7501-entry-summary-continuation-sheets> (дата обращения 12.05.2018)

(если ввоз товаров и их оформление осуществляется с его помощью);  
отсутствующие документы при подаче ДТ и др<sup>1</sup>.

Заполненные документы, включая подтверждение покупки таможенной гарантии, необходимо представить офицеру таможенной службы в таможенном пункте импорта. Офицер имеет право провести инспекцию товара и убедиться в его соответствии правилам маркировки и сертификации для использования на территории США.

Если импортер для таможенного оформления нанимает таможенного брокера, необходимые формы заполняет брокер. Брокеру должна быть подана информация о правильном коде товара при декларировании, так как неправильная классификация кода товара повлечет за собой долгое и затратное его исправление.

Вместе с таможенной декларацией таможенному органу США должны быть представлены следующие документы:

- Таможенная гарантия;
- Коносамент;
- Инвойс;
- Коммерческие документы на товар, счета-фактуры;
- Сертификат о происхождении товара, маркировка страны происхождения товара;
- Описание товаров на английском языке;
- Сведения о безопасности импортера.

Процесс сертификации товаров для таможенного оформления в США на удивление прост, доступен и недорог, за исключением:

- Взрывоопасные и ядовитые химические вещества;
- Медикаменты и другая фармацевтическая продукция.

---

<sup>1</sup> CPB FORM 7501 Instructions (Updated July 24, 2012). [Электронный ресурс]: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection // <https://www.cbp.gov/document/forms/form-7501-instructions#> (дата обращения 12.05.2018)

Таким образом, можно говорить о том, что система таможенного оформления в США очень развита в информационно-техническом плане, а также требует предоставления меньшего количества документов для ввоза товаров. Однако в данной стране существует ряд нюансов в оформлении, связанных с предоставлением таможенных документов, подтверждающих классификационный код товара. Поэтому, чтобы избежать непредвиденных трудностей рекомендуется воспользоваться услугами таможенного брокера.

### **3.2 Особенности морских контейнерных перевозок в Японии: нормативное регулирование и документальное сопровождение**

В Японии действует экономическая модель, суть которой заключается в обработке сырья и экспорте готовых изделий. При этом на территории самой Японии находятся, главным образом, научно-исследовательские, конструкторские и финансово-управленческие центры компаний.

Из производственных мощностей в стране остались только предприятия, производящие наиболее высокотехнологичную продукцию (в том числе в аэрокосмической отрасли, производстве оборонной продукции, энергомашиностроении, автомобилестроении, станкостроении, роботостроении, производстве компьютеров, средств связи, аккумуляторов), производства, вынос которых за рубеж неизбежно приведет к утечке технологий (в частности, высокотехнологичный сегмент металлургии), а также предприятия, работающие на внутренний рынок.

Большинство комплектующих изделий, полуфабрикатов и сырья поставляется для производственных нужд в Японию по хорошо отлаженным долговременным каналам с японских предприятий за рубежом и от проверенных зарубежных партнеров. Потребительский рынок насыщается за счет внутреннего производства, а также путем импорта по не менее надежным и проверенным каналам.

В России Япония закупает в основном углеводородное топливо: нефть, СПГ и уголь. Остальные значимые статьи экспорта – это алюминий и изделия из него – 5,5%; древесина и изделия из нее – 2,2%; драгоценные металлы – 1,8%; рыба и ракообразные, моллюски – 1,8%; черные металлы – 1,2%.

Если же российский экспортер собирается инициативно организовать экспорт каких-то товаров в Японию, он должен учитывать зрелость и консервативность рынка этой страны и предварительно провести тщательное изучение в отношении товаров, которые он намерен поставлять.

В экономической сфере в роли основного координирующего правительственного органа выступает Канцелярия кабинета министров, которая функционирует в тесной связи с Секретариатом кабинета, непосредственно принимая участие в работе по согласованию и выработке важнейших направлений деятельности правительства в данной области.

Ведущим государственным органом управления, на который возложены задачи практического осуществления экономической, промышленной и внешнеторговой политики, является Министерство экономики, торговли и промышленности Японии (МЭТП Японии). Министерство строит свою деятельность на основе административно-экономических мер воздействия на японский частный сектор в интересах обеспечения стабильного и динамичного развития экономики страны.

Заметную роль в обеспечении взаимодействия между государственными внешнеэкономическими ведомствами и деловым миром Японии играет Японская организация развития внешней торговли (ДЖЕТРО). ДЖЕТРО является некоммерческой организацией, тесно связанной с правительством Японии в форме «общественной корпорации». Имеет статус самостоятельного юридического лица, подведомственного Министерству экономики, торговли и промышленности. В организации существует т.н. «институт членства», объединяющий около 7000 японских фирм и филиалов иностранных компаний в Японии. Деятельность ДЖЕТРО направлена на:

- Оказание консультационной и посреднической помощи в налаживании экспорта в Японию;
- Организацию выставок-продаж за рубежом, образцов иностранных товаров в Японии;
- Содействие и организацию контактов между представителями делового мира Японии и зарубежных стран;

- Проведение в стране и за рубежом семинаров (до 200 ежегодно) по проблемам экспорта и импорта товаров;
- Информационно-издательская деятельность.

Торгово-промышленная палата Японии является общенациональной организацией, действующей в соответствии с законом о Торгово-промышленной палате, обеспечивающим создание и функционирование местных ТПП в регионах Японии на основе добровольной инициативы представителей делового мира. Все региональные ТПП на региональных принципах объединены в ЯТПП<sup>1</sup>.

Таможня является региональным агентством при Министерстве финансов. С севера на юг выделяют девять таможенных районов:

1. Хакодате,
2. Токио,
3. Йокогама,
4. Нагоя,
5. Осака,
6. Кобе,
7. Моджи (19 морских портов),
8. Нагасаки
9. Окинава<sup>2</sup>.

Нормативная правовая база регулирования ВЭД Японии базируется на Законе Японии от 01.12.1949 г. № 228 «О регулировании валютных операций и внешней торговли». К нормативным актам, регулирующим сферу ВЭД, относятся также законы Японии:

- от 05.08.1952 г. № 229 «Об экспортной и импортной торговле»,

<sup>1</sup> Егоров С.С. Бизнес путеводитель по Японии // Министерство экономического развития Российской Федерации Департамент координации, развития и регулирования внешнеэкономической деятельности. – 2016. – С.228.

<sup>2</sup> Regional customs. [Электронный ресурс]: Official website of the Japan Customs // <http://www.customs.go.jp/moji/english/index.htm> (дата обращения 20.02.2018)

- от 02.05.1957 г. № 97 «Об инспекции экспорта»,
- от 31.03.1950 г. № 67 «О страховании торговли и инвестиций» (Trade Insurance and Investment Act),
- Таможенный закон Японии от 02.04.1954 № 61;
- соответствующие подзаконные акты, такие как приказы Кабинета министров от 11.10.1980 г. № 260 «О валютном обмене», от 29.12.1949 г. № 414 «О контроле над импортом», от 01.12.1949 г. № 378 «О контроле над экспортом».

Законодательство в области регулирования внешней торговли регулярно изменяется и дополняется с учетом текущих реалий международной и внутренней экономики, изменением политических целей, а также необходимостью обеспечить выполнение страной принятых на себя международных обязательств. В частности, постоянно дополняется и корректируется перечень товаров, подлежащих экспортному контролю.

На экспорт в Российскую Федерацию негативное влияние оказывает принятый в сентябре 2014 года правительством Японии запрет на экспорт в Российскую Федерацию оружия и оружейных технологий, а также товаров двойного назначения для военных целей и проведение работ, связанных с этими товарами, из-за которого возникают сложности с поставкой в Россию из Японии продукции, которая может быть квалифицирована как продукция двойного назначения. В 2015 году МЭТП не выдало японским фирмам лицензии для поставок в Россию машино-технической продукции и насосного оборудования<sup>1</sup>.

Согласно Таможенному закону Японии, все импортируемые товары должны пройти таможенный контроль независимо от оснований и целей ввоза. Лицо, намеревающееся импортировать в Японию товары, обязано подать таможенную декларацию с указанием количества, цены этих товаров и иных необходимых сведений о них, а также получить разрешение таможни

---

<sup>1</sup> Япония. Таможенный тариф. [Электронный ресурс]: Министерство экономического развития РФ // [http://www.ved.gov.ru/exportcountries/jp/about\\_jp/laws\\_ved\\_jp/customs\\_tariff\\_jp/](http://www.ved.gov.ru/exportcountries/jp/about_jp/laws_ved_jp/customs_tariff_jp/) (дата обращения 25.02.2018)

на импорт после того, как товары пройдут процедуру досмотра и декларант заплатит таможенные платежи. Как правило, декларация подается, когда груз уже помещен на таможенный склад. Но в тех случаях, когда требуется одобрение таможенного органа, декларация может быть подана ранее – пока груз еще находится на борту судна или не доставлен на таможенный склад. Таможенную декларацию может подать импортер либо таможенный брокер (по доверенности). Если требуется разрешение на импорт или одобрение экспорта, должны быть представлены соответствующие документы (ст. 70 Таможенного закона).

Любое лицо, желающее ввозить товары, должно объявить их Генеральному директору таможни и получить разрешение на импорт после необходимой проверки соответствующих товаров. Формальности начинаются с подачи импортной декларации и заканчиваются выдачей разрешения на импорт после необходимого осмотра и уплаты таможенной пошлины и акциза. Таким образом, принимаются меры для обеспечения выполнения требований по контролю за иностранной валютой и других правил, касающихся ввоза товаров. Более 90% процедур импорта в настоящее время компьютеризированы.

Разрешение на импорт должно содержать сведения:

- Процедура, под которую помещаются товары (Импортер должен представить импортную декларацию в таможню для необходимой проверки до получения разрешения на импорт. Если импортер не получил разрешения на импорт, товары не могут быть импортированы в Японию.);
- Статьи таможенного закона, содержащие в себе сведения о процедуре;
- Лицо, которое намерено импортировать товар;
- Время подачи (когда товары были ввезены в таможенную зону);
- Способ подачи документов (электронный/бумажный носитель);

Прилагаемые документы и количество копий:

1. Инвойс (или эквивалентные и другие документы, необходимые для определения стандарта налогообложения (фрахтовые счета, страховые сертификаты и т. Д.));
2. Свидетельство о происхождении (для случаев применения льготных ставок);
3. Свидетельство об утверждении импорта для товаров, одобрение которых требуется министром экономики, торговли и промышленности или Генеральным директором таможни;
4. Документы для импортеров товаров, к которым применяют льготные ставки или снижение или освобождение тарифов в соответствии с Законом о таможенном тарифе и которые должны представлять конкретные документы по импортной декларации;
5. Заявка или свидетельство об освобождении от уплаты налогов на товары;
6. Ведомость исчисления платежей;
7. Декларация на импорт (Таможенная форма С № 5020);
8. Сведения о представленных документах;
9. Сведения об административной апелляции Генеральному директору таможни в течение двух месяцев (если имела место апелляция)<sup>1</sup>.

Заявление должно быть сделано путем подачи декларации о ввозе (таможенного платежа), в которой указывается количество и стоимость товаров, а также любые другие требуемые данные.

Импортная декларация должна подаваться лицом, которое импортирует товар. Обычно таможенный брокер регистрирует декларацию на прокси-сервере для импортеров.

Форма декларации об импорте (таможенной пошлине) (таможня С-5020) должна быть оформлена в трех экземплярах и подана в таможню со следующими документами:

---

<sup>1</sup> Import Permit. [Электронный ресурс]: Official website of Japanese customs // <http://www.customs.go.jp/english/procedures/m49040/fg.htm> (дата обращения 20.02.2018)

- Выставленный счет;
- Коносамент или Билет «Sea Way» (договор между перевозчиком и отправителем на морскую перевозку товаров, и он выдается, когда перевозчик принял товар и обязал себя перевозить груз);
- Страховой сертификат;
- Сертификат происхождения
- Сертификаты происхождения (форма А);
- Товарная накладная, упаковочные листы, фрахтовые счета, страховые сертификаты и т. д.;
- Подробное заявление о снижении таможенной пошлины или освобождении от таможенной пошлины и акцизного налога (когда такое снижение или освобождение применимо к товарам)<sup>1</sup>.

В зависимости от типа товара могут потребоваться следующие документы:

- Разрешение или одобрение, требуемое законами и правилами (когда импорт определенных товаров требуется в соответствии с законами и правилами, отличными от Закона о таможне, например Закона о защите растений);
- Обобщенная система предпочтений и сертификатов происхождения (где применяется льготная ставка);
- А также заявление об уменьшении или освобождении от уплаты таможенных пошлин и акцизов (когда такое сокращение или освобождение применимо к товарам)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Import Procedures. [Электронный ресурс]: Official website of Japanese customs // <http://www.customs.go.jp/english/summary/import.htm> (дата обращения 20.02.2018)

<sup>2</sup> Documents to be Submitted for Import Clearance (FAQ): Japan Customs. [Электронный ресурс]: Official website of Japanese customs // [http://www.customs.go.jp/english/c-answer\\_e/imtsukan/1107\\_e.htm](http://www.customs.go.jp/english/c-answer_e/imtsukan/1107_e.htm) (дата обращения 21.02.2018)

Некоторые импортные товары могут отрицательно влиять на японскую промышленность, экономику и окружающую, а также на общественную безопасность и мораль. Такие товары подпадают под «ограничения на импорт». Для ввоза таких товаров импортер должен иметь разрешение, а также предоставить сертификат о происхождении товаров.

Генеральная декларация состоит из 24 граф, в которых указываются сведения:

- Имя, тип, позывной судна;
- Порт отправления/порт назначения;
- Страна судна;
- Сертификат о регистрации судна;
- Наименование и адрес судового агента, наименование и адрес судового оператора;
- Вес брутто/вес нетто;
- Положение судна в порту (причале или станции);
- Краткие сведения о рейсе (предыдущие и последующие порты захода; где будет оставлен оставшийся груз);
- Краткое описание груза;
- Количество членов экипажа/количество пассажиров;
- Сведения о грузовой декларации;
- Сведения о декларации экипажа и декларации, в которой содержатся сведения о его здоровье;
- Дата и подпись капитана, уполномоченного агента или должностного лица.

30 марта 2012 года через Сейм был принят законопроект о внесении изменений в часть Закона о таможенном тарифе и соответствующие законы. Эта поправка вводит Правила предварительной подачи заявок, которые требуют, чтобы судоходная компания или NVOCC в электронном виде отправляли информацию о морских контейнерных грузах, которые должны

были быть загружены на судне, намеревающемся въехать в порт в Японии, в таможенную в принципе не позднее, чем за 24 часа до убытия судна из порта погрузки. «NVOCC – компания, не владеющая собственными судами, которая имеет право в качестве перевозчика принимать груз грузоотправителя, выписывать собственный коносамент и другие транспортные документы, принимать от грузоотправителя оплату за перевозку, выполнять международную морскую перевозку через компанию-судовладельца (морскую линию), и несет ответственность за выполняемую морскую перевозку как перевозчик». Правила были реализованы с марта 2014 года. Таможенное законодательство Японии предписывает штраф, если судоходные компании или NVOCC не подают (или фальшивую) информацию о грузе на крайний срок подачи заявки.

В связи с террористическими атаками 11 сентября в США в 2001 году, Всемирная таможенная Организация (ВТамО) разработала режим, который будет осуществляться на международном уровне в качестве «Стандартов ВТО по безопасности для обеспечения безопасности и содействия глобальной торговле» (далее именуемые «Основы SAFE»). Согласно этим стандартам государства-члены ВТО должны электронным образом получать информацию о контейнерных грузах перед погрузкой в порт отправления.

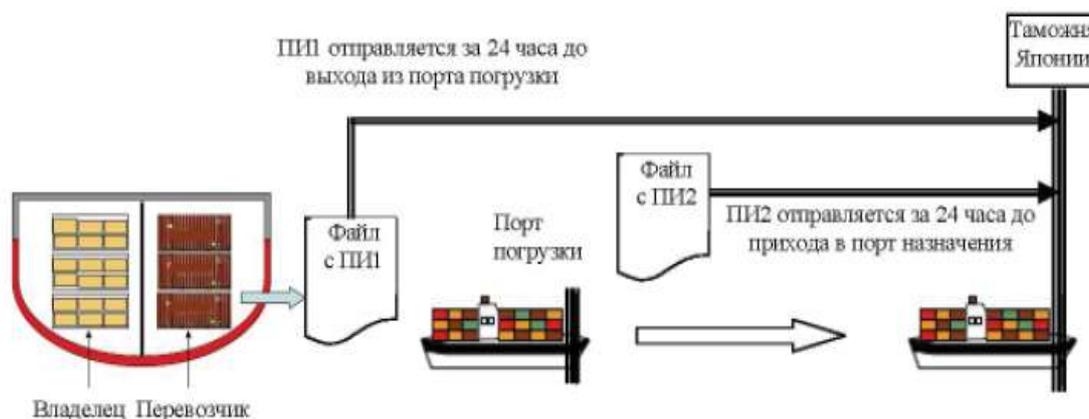
Предварительная информация (ПИ) предоставляется дважды (ПИ1 и ПИ2) и направляется по каналам связи в электронной форме (рис. 6).

Первый файл (ПИ 1) с данными о перевозке, подготовленный владельцем товара (или его представителем) и перевозчиком, отправляется в Таможенную службу Японии не позднее чем за 24 часа до выхода судна из порта погрузки.

Второй файл (ПИ 2) должен быть представлен за 24 часа до прибытия в первый порт Японии. Заметим, что ранее требовалось представлять информацию о судне и грузе только один раз – за 24 часа до прибытия в первый порт Японии. Некоторые послабления даются для судоходных

маршрутов на короткие расстояния из определенных портов в определенные порты Японии.

**Рисунок 11 – Моменты представления предварительной информации в таможне Японии**



Лица, нарушающие сроки представления информации, могут подвергаться уголовному наказанию – лишению свободы с принудительными работами до одного года или штрафу в размере до пятисот тысяч иен.

Получив предварительную информацию, таможенная служба Японии проводит анализ полученной информации с использованием системы рисков. После получения представленной ПИ1 и анализа на риски таможня обязуется в течение 24 часов сообщить оператору судоходной компании результаты анализа. В случае подачи ПИ1 за 24 часа до погрузки владелец товара и перевозчик могут отказаться от погрузки либо уточнить информацию. В последующем это упрощает таможенный контроль по приходу судна в порт Японии<sup>1</sup>.

Все декларации на грузы, перевозимые в контейнерах, подаются в Единую информационно-техническую сеть таможенной службы Японии, которая носит название NACCS (Nippon Automated Cargo and port Consolidated System). Она объединяет базы данных практически всех

<sup>1</sup> Малышенко Ю.В. Предварительное информирование о морских контейнерных перевозках в Японию // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – С. 102–107.

государственных контролирующих органов, базы данных владельцев складов хранения, перевозчиков, таможенных брокеров, банков, и др. В 1991 г. система NACCS стала применяться в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом (SEA NACCS), базой для этого стали морские порты Токио и Иокогама. К 1999 г. система была модернизирована, что позволило охватить практически все виды таможенных операций, а также распространить систему на все морские порты страны.

В систему NACCS от перевозчика поступает предварительная информация о товаре (общие сведения), от владельцев зон таможенного контроля и таможенных складов – о поступившем и выданном товаре. Все участники данной системы направляют информацию в NACCS в электронном виде с цифровыми подписями. Система работает по принципу «одного окна».

С помощью базы данных NACCS в любой момент в режиме реального времени пользователь может получать точную информацию о том, где находится груз и что с ним происходит, без необходимости направления запросов. Система NACCS реализована в рамках локальной сети.

При поступлении декларации система в автоматическом режиме производит проверку поступивших сведений и по результатам выдает три варианта развития событий. Первый – разрешение на ввоз/вывоз товаров без осуществления дополнительных проверок (при условии уплаты необходимых платежей), второй – необходимость проведения документального контроля, третий – необходимость проведения фактического контроля груза с помощью технических средств таможенного контроля.

С помощью системы NACCS подается и выпускается 98 % всех таможенных деклараций, при этом практически 70 % всех деклараций на ввозимые товары выпускается в автоматическом режиме, без участия сотрудников таможенной службы. В целом основная масса деклараций подается таможенными брокерами, т. к. в Японии существует Ассоциация таможенных брокеров, и такая практика является обычной. Ассоциация

таможенных брокеров Японии – основной транспортно-логистический оператор японского бизнеса, и при посредничестве данной организации осуществляется таможенное оформление большей части внешнеторговых грузов<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Грибова Э.В. Система NACCS, применяемая в таможенных органах Японии // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. - №3(76). – 2016. – С. 67-69.

### 3.3 Сравнительная характеристика таможенного оформления морских контейнерных перевозок в России, США и Японии

Рассмотрим основные особенности таможенного оформления морских контейнерных перевозок в разрезе трех стран (Россия, США и Япония) и выделим схожие моменты и отличия (см.табл.9).

**Таблица 9 – Сравнительная характеристика таможенного оформления морских контейнерных перевозок в России, США и Японии**

	<b>Россия</b>	<b>США</b>	<b>Япония</b>
Кто занимается таможенным оформлением груза импортера	Логистические компании; Морские агенты.	Таможенные брокеры	
Органы государственной власти, которым подчинена таможенная служба	С 15 января 2016 года ФТС РФ перешла из прямого подчинения Председателя правительства РФ в подчинение Министерства финансов РФ.	Таможенная и пограничная служба США (СВР), находится в подчинении Департамента внутренней безопасности США.	Таможенная служба является региональным агентством при Министерстве финансов.
Используемые при таможенном оформлении информационные ресурсы	Использование Комплекса программных средств «Морской порт».	Используется Автоматизированная коммерческая система (Automated Commercial System), а также электронной	Используется Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System (Sea-NACCS) – единая информационно-техническая сеть

		<p>системы EDI, объединяющей несколько проверяющих инстанций США. Принцип работы «единое окно». К этой системе также подключены таможенные брокеры, перевозчики всех видов транспорта, банковские учреждения.</p>	<p>таможенной службы Японии. Принцип работы «единое окно».</p>
<p>Разрешение на импорт</p>	<p>Разрешение на импорт требуется на отдельные категории товаров (военная техника, драгоценные камни и металлы, продукция двойного назначения и т.д.). Разрешение оформляется по запросу в</p>	<p>Разрешение на импорт требуется на товары, которые внесены в список одобренной к импорту продукции. В особенности это касается сельскохозяйстве нной продукции (фрукты, овощи,</p>	<p>На импортируемые товары определенного типа после подачи таможенной декларации и ее проверки должно быть выдано разрешение на импорт. Без получения такого</p>

	соответствующие государственные органы РФ.	растения) <sup>1</sup> . На отдельные категории товаров также потребуется разрешение.	разрешения товары не могут быть ввезены. Разрешение оформляется Генеральным директором таможни.
Информация о прибытии судна и документы при импорте должны быть поданы:	За 2-е суток	Не позднее 24-х часов до отплытия судна из порта погрузки, а также декларант обязан подать транспортные документы на груз в таможенные органы США за 15 дней до предполагаемого прибытия груза на территорию США.	Согласно Правилам предварительной подачи заявок, судоходная компания или NVOCC в электронном виде должны отправлять информацию о морских контейнерных грузах, которые должны были быть загружены на судне, намеревающемся въехать в порт в Японии, в

<sup>1</sup> Импортные требования США (общие). [Электронный ресурс]: Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору // [https://www.fsvps.ru/fsvps-docs/ru/importExport/usa/files/phyto\\_usa.pdf](https://www.fsvps.ru/fsvps-docs/ru/importExport/usa/files/phyto_usa.pdf)

			таможню в принципе не позднее, чем за 24 часа до убытия судна из порта погрузки.
Документы при таможенном оформлении	При контейнерной перевозке грузов морским транспортом необходимо предоставить таможенному органу следующие документы: - Общую (генеральную) декларацию; - Декларацию о грузе, о судовых припасах и о личных вещах экипажа; - Судовую роль; Документ, сопровождающий МПО при их перевозке, определенный	Вместе с таможенной декларацией в таможенный орган США должны быть предоставлены следующие документы: - Таможенная гарантия; - Коносамент; - Инвойс; - Коммерческие документы на товар, счета-фактуры; - Сертификат о происхождении товара; - Опись товаров на английском языке;	Форма декларации должна быть оформлена в трех экземплярах и подана в таможню со следующими документами: - Выставленный счет; - Коносамент или Билет Sea Way ; - Страховой сертификат; - Сертификат происхождения товара; - Сертификаты происхождения (форма А); - Товарная накладная,

	актами Всемирного почтового союза; - Транспортные (перевозочные) документы; - Имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.	- Сведения о безопасности импортера.	упаковочные листы, фрахтовые счета, страховые сертификаты и т. д.; - Подробное заявление о снижении таможенной пошлины или освобождении от таможенной пошлины и акцизного налога (когда такое снижение или освобождение применимо к товарам).
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Таким образом, можно говорить о том, что процесс таможенного оформления морских контейнерных перевозок в США, России и Японии имеет схожие черты. Однако сроки осуществления таможенного оформления значительно разнятся, что вызвано разным уровнем развития информационных таможенных технологий и самой организации таможенного оформления.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

По результатам данной выпускной квалификационной работы можно сделать следующие выводы:

На современном этапе развития торговли значительный объем внешнеторгового грузооборота России осуществляется с участием морского транспорта, что ведет к тенденции увеличения морских грузовых перевозок. Кроме того, на тенденцию к увеличению влияют и себестоимость перевозки данным видом транспорта, и устранение ряда проблем с товаром, с которыми сталкивается предприниматель.

Контейнерные перевозки стандартизированы в соответствии с международными стандартами и приспособлены для транспортировки различных видов грузов. Для удобства их разгрузки необходимо наличие в морском порту соответствующей технической базы.

Морские контейнерные перевозки осуществляются как внутри страны, так и между странами. Соответственно, возникает необходимость их регулирования. В рамках Евразийского экономического союза морские перевозки подчинены Таможенному кодексу, в рамках Российской Федерации – ФЗ-311 «О таможенном регулировании» и Кодексу торгового мореплавания. Так как перевозка морем достаточно длительный процесс, то, чтобы ускорить получение владельцем своего груза, необходима унификация таможенного оформления и форм документов для него. Поэтому на международном уровне были разработаны универсальные правила (ИНКОТРЕМС 2010) и Международная конвенция, направленные на облегчение морского судоходства путем упрощения и минимизации формальности процедур, связанных с прибытием/убытием судна.

Морские контейнерные перевозки довольно сложны в части таможенного оформления, так как требуют внесения большого количества сведений в таможенную декларацию и предоставления ряда обязательных документов.

Таможенное оформление в порту имеет свою последовательность. Значительное количество этапов, которые необходимо пройти при прибытии/убытии судна влияет на сроки таможенного оформления. Поскольку в большинстве случаев морские перевозки происходят между разными странами, это означает, что на территории отправителя и получателя действуют разные законы. Поэтому, чтобы еще больше не увеличивать задержку груза на таможне, организацией подобных перевозок должен судовой агент, знакомый с законодательными требованиями стран обеих сторон.

Таможенное оформление груза, длительность его нахождения в порту зависит в большей степени от правильности и порядка действий должностных лиц таможенных органов. Все действия таможенников регламентированы Инструкцией, утвержденной ФТС РФ 19 июля 2013 г. В этой инструкции установлена последовательность действий должностных лиц, которые подразделены на 3 этапа:

- Действия должностных лиц при прибытии судна;
- Действия при погрузке товаров;
- Действия при убытии судна.

Помимо таможенных органов в процесс таможенного контроля судна включаются и представители иных государственных служб: представители контрольно-пропускного пункта пограничных войск, санитарно-карантинных служб.

Ускорение глобализации торговых процессов и развитие технологий требует модернизации портовой инфраструктуры, унификации процессов таможенного оформления морских грузов и обязательного внедрения компьютерных технологий в деятельность таможенных органов. Соответственно, здесь наблюдается наличие в России определенных проблем. Сдерживающим фактором развития морских портов РФ стали недостаточность инвестиций, административные барьеры, отсутствие

крупных логистических центров и слабая проработка электронных продуктов, выпускаемых государственными органами. При этом навязывание такого продукта способствует отталкиванию предпринимателей от осуществления морских перевозок грузов. Добиться улучшения ситуации возможно лишь при консолидации усилий всех участников торгового процесса: ФТС РФ, предпринимателей и логистов и налаживания между ними диалога.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ:

### І. Литература:

1. Антонова Е.И., Белоусова Т.И. Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска // Современные информационные технологии и ИТ-образование. - №4(13). – 2017. – С. 180-187.
2. Вербило О.М. Пути повышения пропускных способностей портовых контейнерных терминалов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. - 2015. - № 1 (29). - С. 137-144.
3. Воронина Ю. Таможня ускоряет работу порта // Таможенные новости. – 2013. - №12 (181). – С.7.
4. Вотинцов А.В. Сухие порты в механизме внешнеэкономических связей торговых портов Юга России: состояние и перспективы // Вестник университета. – 2013. - №10. – С. 75-77.
5. Галин А.В. Сухие порты как часть транспортной инфраструктуры: направления развития // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. - №2. – 2014. – С. 87-91.
6. Грибова Э.В. Система NACCS, применяемая в таможенных органах Японии // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. - №3(76). – 2016. – С. 67-69.
7. Громенко О.А., Гончаренко В.В., Шеваренкова Е.А. Зарубежный опыт реформы государственного управления в сфере таможенного администрирования // Сборник статей Международной научно-практической конференции. – 2018. – С. 63-68.
8. Егоров С.С. Бизнес путеводитель по Японии // Министерство экономического развития Российской Федерации Департамент

- координации, развития и регулирования внешнеэкономической деятельности. – 2016. – С.228.
9. Ерошенко С.С., Малышенко Ю.В., Федоров В.В. Особенности построения и эффективность система автоматизации таможенного оформления и контроля таможенных служб России и США // Вестник Российской таможенной академии. – 2008. – С. 15-24.
  10. Жусупов С.Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // Транспорт Российской Федерации. – 2011. - №6(37). – С.36-39.
  11. Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал Высшей школы экономики. - №2. – 2016. – С. 171-185.
  12. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: учебное пособие // Издательство: ООО «Модуль». – 2009. – С. 379.
  13. Лысак Е.Д. Правовые аспекты таможенного оформления морских судов // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. - №4(65). – С.28-33.
  14. Малышенко Ю.В. Предварительное информирование о морских контейнерных перевозках в Японию // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – С. 102–107.
  15. Оселедец Д.А. Правовое регулирование использования электронного документооборота в морской перевозке грузов по коносаменту // Российское предпринимательство. - №20(266). – 2014. – С. 1-11.
  16. Полошевец А.А., Малышенко Ю.В. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка») // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2012. - №4(45). – С.83-87.
  17. Пономарев Н.Е. Морская логистика и особенности морских перевозок // «Молодой ученый». – 2016. - №1(105). – 464-466.

18. Тебеньков С.А. Современное состояние и проблемы контейнеризации как приоритетного направления инновационного развития рынка грузовых перевозок // Транспортное дело России. – 2014. - №9. – С. 25-27.
19. Тимченко Т.Н., Арестова Ю.А., Погарская А.С., Сапронов В.Н. Таможенное оформление прибытия/убытия морских судов заграничного плавания в морских портах России // Спб.:»Троицкий мост». – 2015. – С.122.
20. Тимченко Т.Н., Филатова Е.В. Таможенное оформление морских контейнерных перевозок: учебное пособие // Издательство: Инфра-М. – 2016. – С.106.
21. Травинский П.С. Организация международных перевозок грузов // Москва. – 2013. – С.1-99.
22. Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности // Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.:ВАВТ. – 2016. – С.143.
23. Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. - №1. – С.60-65.
24. Черенков Н.И., Русановский С.А. Флот и морские контейнерные перевозки в России // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. – 2014. - №6. – С. 78-85.
25. Шавзис С.С. Роль морских портов в системе контейнерных перевозок России // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2008. - №6(19). – 44-45.
26. Шилимов М.В., Ульянина Л.Ю. Контейнерные перевозки // Экономические науки. – 2017. – №2(3). – 29-34.

## **II. Нормативно-правовые и информационно-аналитические**

### **источники**

## **1. Нормативно-правовые акты**

### **1.1. Международные**

27. "Конвенция о временном ввозе" (заключена в Стамбуле 26.06.1990).  
[Электронный ресурс]: Справочно-правовая система  
«КонсультантПлюс» //  
[http://www.consultant.ru/law/ref/ju\\_dict/word/kontejner/](http://www.consultant.ru/law/ref/ju_dict/word/kontejner/) (дата обращения  
06.03.2018)
28. Конвенция по облегчению международного морского судоходства  
(Заключена в г. Лондоне 09.04.1965). [Электронный ресурс]:  
Справочно-правовая система «Техэксперт» //  
<http://docs.cntd.ru/document/901898017> (дата обращения 26.03.2018)
29. Международная конвенция об унификации некоторых правил о  
коносаменте 1924 года" (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от  
21.12.1979). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система  
«КонсультантПлюс» //  
[http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_133601/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133601/) (дата  
обращения 08.04.2018)
30. Международная конвенция об унификации некоторых правил о  
коносаменте (Гаага-Висби правила). [Электронный ресурс]:  
Таможенный брокер // [http://www.brokert.ru/material/pravila-o-](http://www.brokert.ru/material/pravila-o-konosamente-gaaga-visbi)  
[konosamente-gaaga-visbi](http://www.brokert.ru/material/pravila-o-konosamente-gaaga-visbi) (дата обращения 09.04.2018)

### **1.2. Региональные**

31. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение  
N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического  
союза). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система  
«КонсультантПлюс» //  
[http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/) (дата  
обращения 13.04.2018)

### **1.3. Национальные**

- 32.ГОСТ Р52524-2005(ИСО 6346:1995). Кодирование, идентификация и маркировка. – Москва: Стандартинформ, 2006. – С.17.
- 33.Приказ Минтранса РФ от 2 мая 2012 г. N 122 "Об утверждении Правил ведения судовой роли". [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «ГАРАНТ» // <http://base.garant.ru/70215054> (дата обращения 15.02.2018)
- 34.Приказ ФТС России от 19.07.2013 N 1349 (ред. от 08.07.2016) "Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами". [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения 17.03.2018)
- 35.Проект приказа ФТС России «Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами». [Электронный ресурс]: Министерство экономического развития Российской Федерации // [http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20130902\\_5](http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20130902_5) (дата обращения 12.02.2018)
- 36.Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 июня 2012 г. N 1125-р. [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «Альта-Софт» // <https://www.alt.ru/tamdoc/12rs1125/> (дата обращения 06.05.2018)
- 37.Распоряжение Федеральной таможенной службы от 29.10.2015 № 334-р «Перечень таможенных органов для проведения опытной эксплуатации

- комплекса программных средств "Портал Морской порт"». [Электронный ресурс]: ООО «Альта-Софт» // - <https://www.alt.ru/tamdoc/15a00334/> (дата обращения 07.04.2018)
- 38.«Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012). [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_213628/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213628/) (дата обращения 08.05.2018)
- 39.Федеральный Закон от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации». [Электронный ресурс]: Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22916/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/) (дата обращения 09.02.2018)

## **2. Информационно-аналитические источники**

- 40.About CBP. [Электронный ресурс]: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection // <https://www.cbp.gov/about> (дата обращения 18.02.2018)
- 41.CBP FORM 7501: Entry Summary with Continuation sheets. [Электронный ресурс]: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection // <https://www.cbp.gov/document/forms/form-7501-entry-summary-continuation-sheets> (дата обращения 12.05.2018)
- 42.CBP FORM 7501 Instructions (Updated July 24, 2012). [Электронный ресурс]: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection // <https://www.cbp.gov/document/forms/form-7501-instructions#> (дата обращения 12.05.2018)
- 43.Documents to be Submitted for Import Clearance (FAQ): Japan Customs. [Электронный ресурс]: Official website of Japanese customs //

- [http://www.customs.go.jp/english/c-answer\\_e/imtsukan/1107\\_e.htm](http://www.customs.go.jp/english/c-answer_e/imtsukan/1107_e.htm) (дата обращения 21.02.2018)
- 44.Import Permit. [Электронный ресурс]: Official website of Japanese customs // <http://www.customs.go.jp/english/procedures/m49040/fg.htm> (дата обращения 20.02.2018)
- 45.Import Procedures. [Электронный ресурс]: Official website of Japanese customs // <http://www.customs.go.jp/english/summary/import.htm> (дата обращения 20.02.2018)
- 46.Port Information. [Электронный ресурс]: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection // <https://www.cbp.gov/contact/ports> (дата обращения 18.02.2018)
- 47.Regional customs. [Электронный ресурс]: Official website of the Japan Customs // <http://www.customs.go.jp/moji/english/index.htm> (дата обращения 20.02.2018)
- 48.В России заработал аналог системы "Платон" для морских контейнерных перевозок. [Электронный ресурс]: Новостной портал «Деловой Петербург» // <http://www.dp.ru> (дата обращения 28.03.2018)
- 49.Динамика количественных показателей грузооборота и мощности морских портов России. [Электронный ресурс]: Ассоциация морских торговых портов России // <http://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения 04.05.2018)
- 50.Идентификационный номер судна. [Электронный ресурс]: Информационно-справочная система по государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними // <http://regmorsud.ru/about/item/457-30-identifikatsionnyj-nomer-sudna.html> (дата обращения 04.02.2018)
- 51.Импортные требования США (общие). [Электронный ресурс]: Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору // [https://www.fsvps.ru/fsvps-docs/ru/importExport/usa/files/phyto\\_usa.pdf](https://www.fsvps.ru/fsvps-docs/ru/importExport/usa/files/phyto_usa.pdf) . (дата обращения 16.02.2018)

- 52.Интервью заместителя начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля (ГУОТОиТК) ФТС России Ларисы Коршуновой журналу "Морские порты" № 10.  
[Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба Российской Федерации // [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15513:-----q-q--10---2011---2012-&catid=26:2011-01-24-14-45-21&Itemid=1830](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=15513:-----q-q--10---2011---2012-&catid=26:2011-01-24-14-45-21&Itemid=1830) (дата обращения 07.05.2018)
- 53.Использование современных контейнерных перевозок грузов.  
[Электронный ресурс]: ООО «Logo Skor» // [http://logoskor.ru/perevozka/kontejnerye-perevozki.html#h2\\_1](http://logoskor.ru/perevozka/kontejnerye-perevozki.html#h2_1) (дата обращения 15.03.2018)
- 54.Классификация морских судов. [Электронный ресурс]: Морской сайт // <http://seaman-sea.ru/stati/682-klassifikatsiya-morskikh-sudov.html> (дата обращения 19.02.2018)
- 55.Коносамент: назначение, порядок заполнения, виды, типы и практическое применение документа. [Электронный ресурс]: Интернет-издание «ВЭД-информ» // <http://vedinform.com/freight/trans-docs/bill-of-lading.html> (дата обращения 14.04.2018)
- 56.Контейнерные перевозки — идеальный вариант доставки товара.  
[Электронный ресурс]: Интернет-издание «ВЭД-информ» // <http://vedinform.com/freight/container> (дата обращения 10.04.2018)
- 57.Международная морская перевозка грузов. [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/mejdunarodnaja-morskaja-perevozka-gruzov> (дата обращения 15.04.2018)
- 58.Методические рекомендации по работе с КПС «Портал Морской порт».  
[Электронный ресурс]: Бланки и формы // <http://filling-form.ru/other/65364/index.html> (дата обращения 18.04.2018)
- 59.Морская транспортировка. [Электронный ресурс]:Международная торговая палата (ICC Russia international chamber of commerce) //

- <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/morskaya-transportirovka-vse-tonkosti-protssessa/> (дата обращения 05.05.2018)
60. Морская перевозка: юридические и практические аспекты.  
[Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/morskaya-perevozka-yuridicheskie-prakticheskie> (дата обращения 06.04.2018)
61. Морской агент. [Электронный ресурс]: Таможенный брокер // <http://www.brokert.ru/material/morskoi-agent> (дата обращения 02.03.2018)
62. Перевозка грузов морем. [Электронный ресурс]: ООО «Avelana» // <http://avelana.ru/tamozennii-perevozchik/perevozka-gruzov-morem/> (дата обращения 21.03.2018)
63. Портал «Морской порт» - действенное межведомственное информационное общение. [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба РФ // <http://www.customs.ru> (дата обращения 23.04.2018)
64. Портал в беспросветное будущее: зачем таможне неработающий «Морской порт». [Электронный ресурс]: Информационно-аналитическое сетевое издание «ПРОВЭД» // <http://провэд.рф/article/37017-portal-v-bespposvetnoe-budushtee-zachem-tamozhne-nerabotayushtiy-morskoj-port.html> (дата обращения 15.04.2018)
65. Преимущества контейнерных перевозок. [Электронный ресурс]: ООО «ASK Logistics» // <http://www.asklogistics.ru/poleznaya-informacziya/v-chem-preimushhestvo-kontejnnyh-perevozok/> (дата обращения 07.04.2018)
66. Рынок морских контейнерных перевозок. [Электронный ресурс]: Группа компаний TELS // [http://www.telsgroup.ru/media\\_center/tels\\_in\\_the\\_press/3920.html](http://www.telsgroup.ru/media_center/tels_in_the_press/3920.html) (дата обращения 04.05.2018)

67. Система AES - таможенное оформление в США. [Электронный ресурс]: Логистическая компания Global Freight Solutions // [http://www.globalfs.ru/news/2015/07/26/news\\_122.html](http://www.globalfs.ru/news/2015/07/26/news_122.html) (дата обращения 27.02.2018)
68. Таможенное оформление и логистический бизнес: тенденции и перспективы. [Электронный ресурс]: ООО «Транс-бизнес» // [http://trans-business.com/articles/tamozhennoe\\_oformlenie\\_i\\_logisticheskij\\_biznes\\_tendencii\\_i\\_perspektivy/](http://trans-business.com/articles/tamozhennoe_oformlenie_i_logisticheskij_biznes_tendencii_i_perspektivy/) (дата обращения 22.04.2018)
69. Таможенная очистка в международной торговле. [Электронный ресурс]: Международная торговая палата (ICC Russia international chamber of commerce) // <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/tamozhennaya-ochistka/> (дата обращения 01.05.2018)
70. Таможенная очистка грузов из США. [Электронный ресурс]: Уполномоченный экономический оператор ЗАО «ЮНИТРЕЙД» // <https://www.unitrade.ru/services/handbook/rastamozhka-usa.html> (дата обращения 29.02.2018)
71. Таможенное оформление товаров из США: особенности и сложности. [Электронный ресурс]: ООО «Galaxy express» // <http://galaxyexpress.ru/tamozhennoe-oformlenie-tovarov-iz-ssha-osobennosti-i-slozhnosti/> (дата обращения 26.02.2018)
72. Тенденции и проблемы развития инфраструктуры для контейнерных перевозок в России. [Электронный ресурс]: бизнес-каталог организаций России CustomsExpert // <https://customsexpert.ru/articles/tendentsii-i-problemi-razv.htm> (дата обращения 23.04.2018)
73. Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Черного моря». [Электронный ресурс]: ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» // <http://bsamp.ru/> (дата обращения 13.05.2018)

74. Япония. Таможенный тариф. [Электронный ресурс]: Министерство экономического развития РФ // [http://www.ved.gov.ru/exportcountries/jp/about\\_jp/laws\\_ved\\_jp/customs\\_tariff\\_jp/](http://www.ved.gov.ru/exportcountries/jp/about_jp/laws_ved_jp/customs_tariff_jp/). (дата обращения 25.02.2018)