

# Возможности таможенного администрирования в морских пунктах пропуска

М. А. Шаповалова

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург  
mciveleva@mail.ru

**Аннотация.** Выделены участники, деятельность которых вызывает критическое увеличение времени нахождения груза в морских портах. Рассмотрены возможности таможенного декларирования, позволяющие обеспечить проведение государственного контроля в морских пунктах пропуска в минимально короткие сроки и ускорить в целом процесса обработки грузов в морских портах. Сформированы выводы, что конкурентоспособность портов России на современном этапе развития в большей степени зависит от деятельности государственно-контролирующих органов.

**Ключевые слова:** таможенное декларирование, морской транспорт, морские порты, конкурентоспособность

В последний период государством, государственно-контролирующими органами и участниками внешнеэкономической деятельности обсуждаются вопросы равновесного распределения грузопотоков между Дальним Востоком и Северо-Западным регионом, ограничения на поставки различного рода товаров и оборудования, ограничения на портовое обслуживание судов, плавающих под флагом РФ. Безусловно, ситуация, с которой столкнулись участники, чрезвычайна. С другой стороны, это дает нам новые возможности для развития и установления независимости от иностранных технологий.

Правительством РФ активно прорабатываются вопросы, связанные с сокращением времени нахождения грузов на территории морских портов. Деятельность морских портов выступает важным условием обеспечения конкурентоспособности экономики страны на внешнем рынке, мультипликатором развития базовых отраслей промышленности и формирования прогрессивных форм межотраслевого взаимодействия [1]. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль [5].

В связи с вышеизложенным наблюдается высокая заинтересованность таможенных органов в обеспечении проведения государственного контроля в морских пунктах пропуска в минимально короткие сроки и ускорении в целом процесса обработки грузов в морских портах. На заседаниях рабочей группы по совершенствованию таможенного администрирования в морском пункте пропуска Федеральной таможенной службой обсуждаются вопросы наличия ресурсных возможностей по осуществлению полного цикла портовой обработки объемов товаров, обеспечения оперативного информационного обмена и взаимодействия в целях недопущения увеличения сроков совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, информационной безопасности, для обеспечения возможности электронного документооборота между контролирующими государственными органами и стивидорными компаниями.

На практической конференции «Интеллектуальный пункт пропуска в России и мире: компетентный подход к созданию» в 2022 году, представителем Федеральной таможенной службы обсуждались сроки нахождения товаров на морских грузовых терминалах. Стоит отметить, что средний срок совершения таможенных операций в морских пунктах пропуска составляет менее 2 суток, за исключением случаев хранения товаров по инициативе участника внешнеэкономической деятельности. Однако, данная статистика относится только к грузам, которые не подлежат фактическому таможенному и другим видам государственного контроля [7].

Общая схема действующих процессов взаимодействия участников технологического обеспечения внутрипортовых перемещений, связанных с проведением таможенного контроля, представлена на рис. 1.

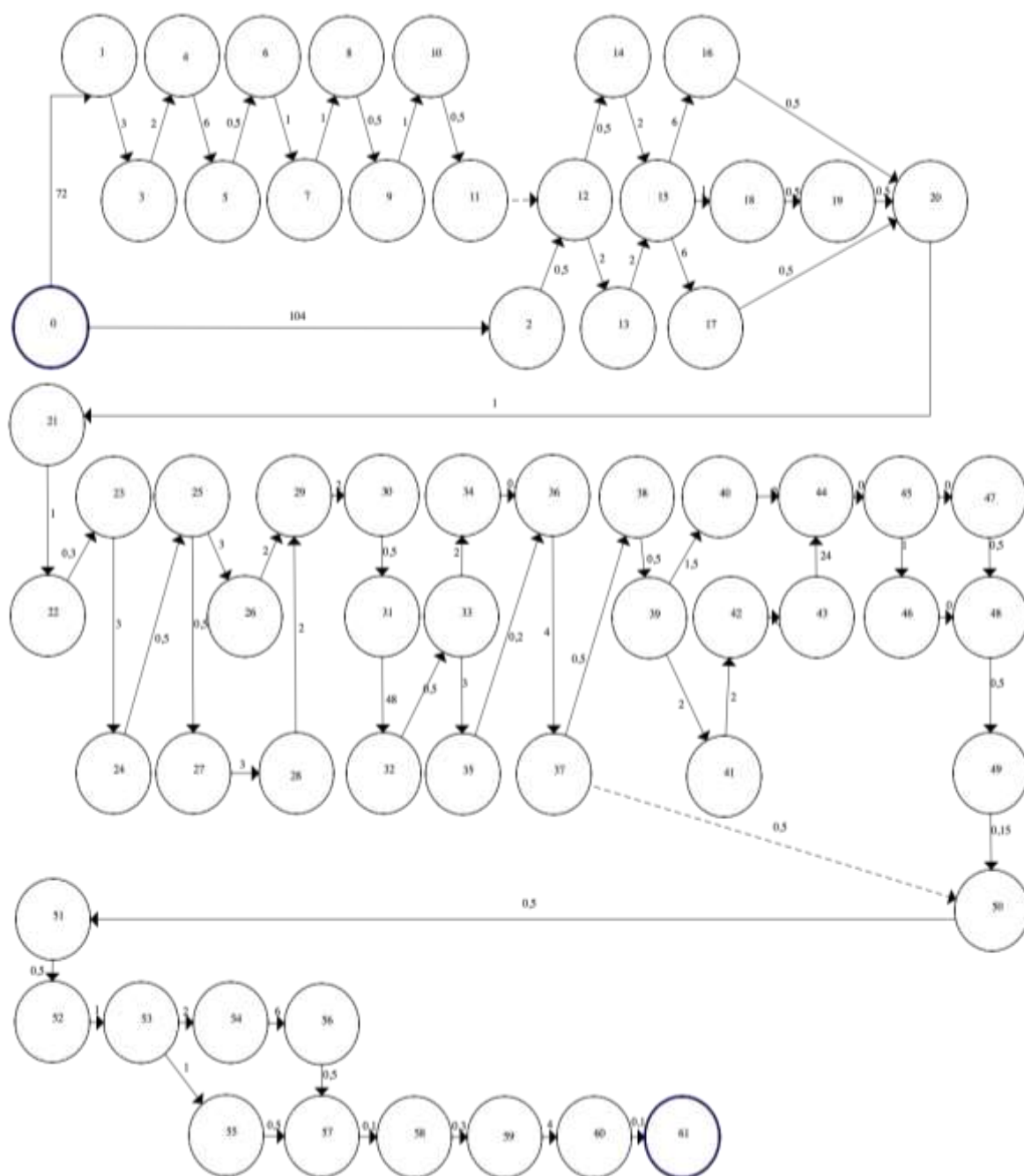


Рис. 1. Схема действующих процессов взаимодействия участников технологического обеспечения внутриворотных перемещений, связанных с проведением таможенного контроля

Взаимодействие характеризуется большим количеством работ и участников, к которым относятся оператор грузового терминала, судовладельцы, автомобильные и железнодорожные перевозчики, экспедиторы, таможенные представители, грузовладельцы и государственно-контролирующие органы.

Отношения между участниками построены на технологическом обеспечении обработки груза в морском порту, формирующем целостную взаимозависимую систему [2, 3]. К последовательным этапам взаимодействия можно отнести прибытие,

выгрузка и временное хранение, государственный контроль и декларирование, а также вывоз груза с территории порта, как изображено на рисунке 2. Представленные этапы можно считать точками бифуркации, поскольку в момент принятия решений государственно-контролирующими органами о формах контроля, а декларантами – о форме таможенного декларирования, происходит определение дальнейшего направления грузопотока, в каждом из которых происходят специфичные ему события. К примеру, на этапе прибытия таможенными органами принимается решение о выгрузке или о запрете выгрузки груза, также

в рамках предварительного декларирования принимается решение о формах таможенного контроля. На следующем этапе в зависимости от вида груза, возможна выгрузка в зону таможенного контроля или «прямая» выгрузка. На третьем этапе декларант вправе подать транзитную декларацию или декларацию на товары, либо он может отказаться от декларирования и разместить груз на складе временного хранения, в целях подготовки таможенных документов, таможенными органами может быть снова принято решение о формах таможенного контроля. На этапе вывоза груза с территории порта, при прохождении радиационного контроля, груз может быть задержан до предоставления таможенным органам экспертного заключения.

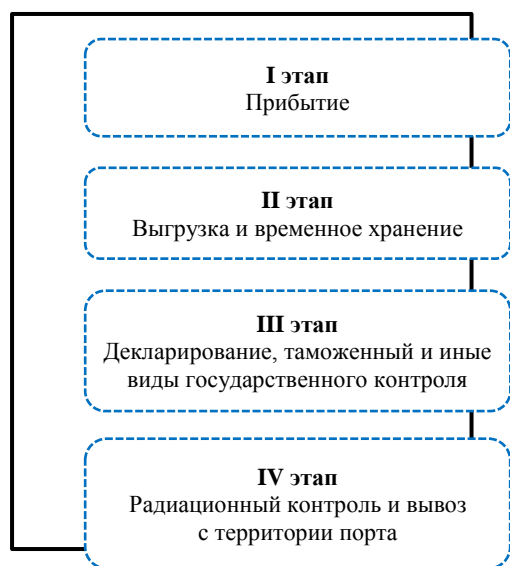


Рис. 2. Этапы взаимодействия оператора терминала с таможенными органами и другими участниками в технологическом обеспечении таможенных операций в морских портах

Время работ каждого участника терминальной логистики в единой цепи поставок определяется по формуле:

$$T_{\text{общ}}^{\text{уч}} = \sum_{i=1}^n T_{\text{пер}}^{\text{мор}} + \sum_{j=1}^m T_{\text{приб}} + \sum_{k=1}^p T_{\text{гр.оп}} + \sum_{g=1}^z T_{\text{хран}} + \sum_{f=1}^r T_{\text{пер}}^{\text{авт/жд}}$$

где,  $T_{\text{пер}}^{\text{мор}}$  – время выполнения работ в ходе морской перевозки грузов до прибытия в порт;  $T_{\text{приб}}$  – время

выполнения работ при судозаходе в морской порт;  $T_{\text{гр.оп}}$  – время выполнения работ в процессе грузовых операций;  $T_{\text{хран}}$  – время выполнения работ при хранении груза в зоне таможенного контроля;  $T_{\text{пер}}^{\text{авт/жд}}$  – время выполнения работ в процессе вывоза груза с территории порта автомобильным или железнодорожным транспортом.

В табл. 1 представлены результаты вычисления частного времени выполнения участниками терминальной логистики работ в единой цепи поставок.

ТАБЛИЦА 1. Этапы взаимодействия оператора грузового терминала, с другими участниками внутрипортовой транспортно-логистической системы

Событие	Время, час
Морской перевозчик	105
Оператор грузового терминала	25,3
Экспедитор	84,5
Таможенные и другие государственные органы	87,75
Декларант	58,5
Судовой агент	7,5
Автомобильный перевозчик	10,1

Необходимо отметить, что морскому перевозчику, экспедитору и государственно-контролирующим органам требуется значительное время на выполнение своих задач. Однако если рассмотреть операции, выполняемые до прибытия судна в порт, как представлено на рис. 3, видно, что на данном этапе основным игроком является морской перевозчик, осуществляющий перевозку груза из порта отправления до порта назначения, при этом время выполнения его задач максимальное по отношению ко времени выполнения операций другими участниками. Таким образом, у экспедитора и декларанта существует значительный резерв времени для реализации собственных работ.

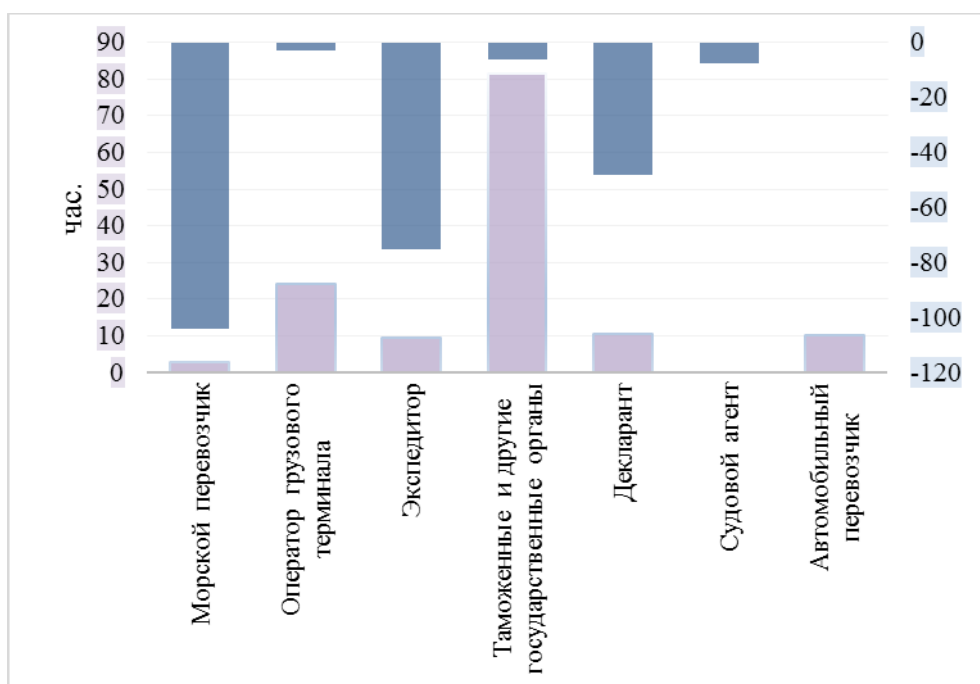


Рис. 3. Время выполнения операций субъектами терминальной логистики в транспортно-логистической системе

Примечание: ■ – время выполнения операций субъектом терминальной логистики до прибытия судна в порт, ■ – время выполнения операций субъектом терминальной логистики после прибытия судна в порт

Анализируя время выполнения работ участниками терминальной логистики после постановки судна к причалу, очевидно, что основным субъектом является оператор грузового терминала [4]. Вместе с тем, на выполнение операций таможенными и другими государственными органами требуется гораздо больше времени, чем оператору терминала.

Одним из решений может служить модель взаимодействия оператора грузового терминала с другими участниками, учитывающая возможности таможенного декларирования. Согласно ст. 114 ТК ЕАЭС при подаче предварительной декларации,

декларант может не иметь достаточно сведений о товарах и транспортных средствах, но при осуществлении морских перевозок, как правило, декларант или экспедитор до прихода морского судна уже имеет оригиналы коммерческих, транспортных и иных документов, необходимых для декларирования. В связи с этим, решения, принятые таможенными органами, в рамках предварительного декларирования могут сократить время нахождения контейнеров на грузовом терминале.

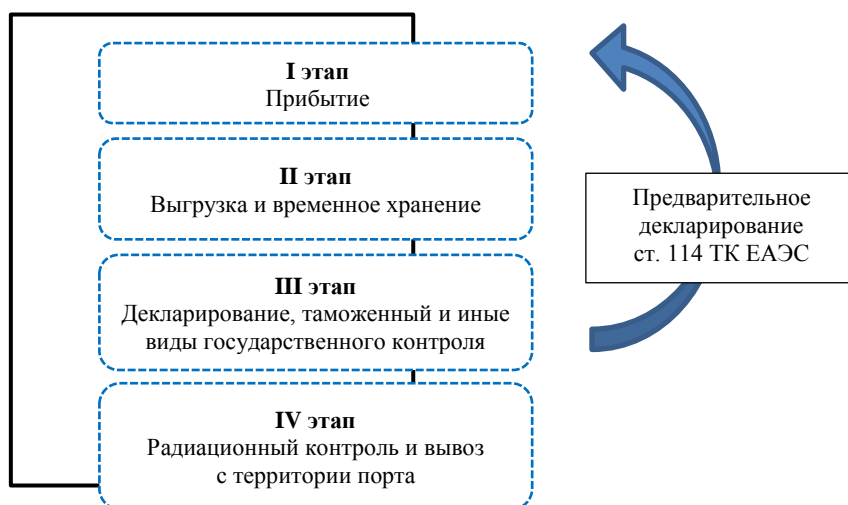


Рис. 4. Этапы взаимодействия оператора терминала с таможенными органами и другими участниками в технологическом обеспечении таможенных операций в морских портах

При действующем механизме предварительного информирования государственно-контролирующих органов до прибытия транспортных средств и товаров на территорию Евразийского экономического союза обязательные и необязательные сведения, подаваемые

перевозчиком и декларантом, могут служить полноценной декларацией на товары или предварительной декларацией [6], как представлено на рис. 5.

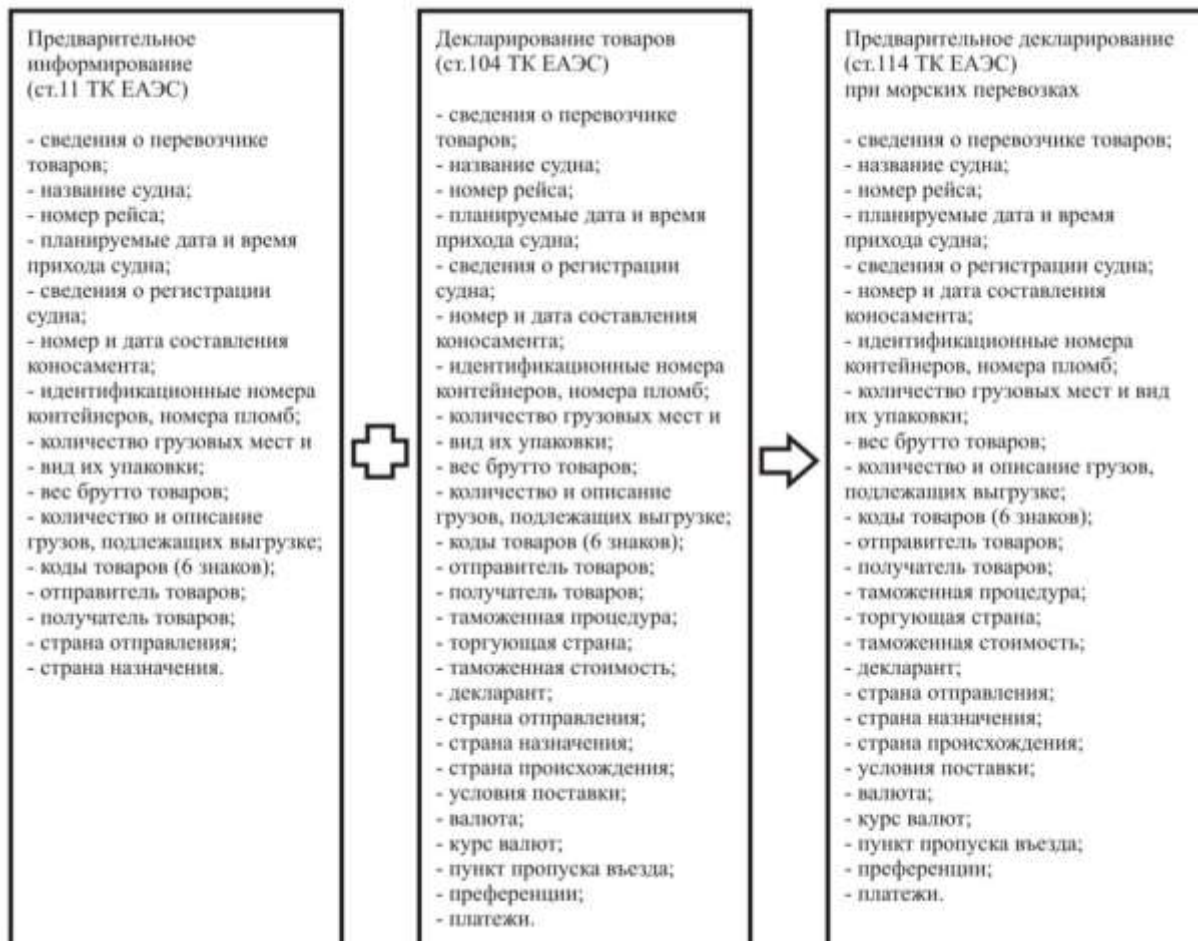


Рис. 5. Использование предварительного декларирования товаров при морских перевозках

Преимущества использования предварительного таможенного декларирования наглядно представлены на рис. 6.



Рис. 6. Преимущества предварительного декларирования

Подводя итоги, можно сделать выводы, что морской порт представляет собой весьма крупную систему взаимоотношений между администрацией порта, операторами грузовых терминалов, морскими перевозчиками, владельцами грузов, экспедиторами, таможенными и государственными органами контроля и пр. Эффективность деятельности морских портов лишь частично зависит от его собственной инфраструктуры и организации. На основе проведенного анализа, можно сделать выводы, что конкурентоспособность портов России в большей степени зависит от деятельности таможенных органов, поскольку максимальное время нахождения груза в порту связано с работой государственно-контролирующих органов, несмотря на то, что операции, способствующие проведению таможенного контроля, являются лишь дополнительными услугами, оказываемыми операторами. Также можно отметить, что снижение влияния таможенных органов и других участников транспортно-логистической цепи на деятельность морских портов возможно при внедрении предварительного таможенного декларирования.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] Иванова Е.Ю. Анализ деятельности морских портов России и ее влияние на развитие экономики страны // Транспортное дело России. 2022. № 2. С. 227-230.
- [2] Кириченко А.В. Анализ моделей терминальной перевозки грузов в транспортной логистике // Логистика: современные тенденции развития: Материалы XIV Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 09–10 апреля 2015 года. 2015. С. 183-187.
- [3] Кузнецов А.Л. Методика анализа технологических операций / А.Л. Кузнецов, А.В. Кириченко, А.В. Галин, А.Д. Семенов // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. 2018. № 3. С. 23-27.
- [4] Мамонтов В.А. Место и роль морского транспорта в мультимодальных перевозках // Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2022. № 1(38). С. 38-42.
- [5] Павлова А.В. Анализ развития морского транспорта ЕАЭС // Приоритетные направления инновационной деятельности в промышленности: Сборник научных статей XI международной научной конференции, Казань, 29–30 ноября 2021 года. 2021. С. 139-141.
- [6] Шаповалова М.А. Учет таможенных операций в планировании транспортной логистики / М.А. Шаповалова, А.В. Кириченко // Транспортное дело России. 2022. № 2. С. 208-211.
- [7] Шаповалова М.А. Сетевое моделирование системы таможенных услуг, предоставляемых в морских портах / М.А. Шаповалова, П.Н. Афонин // Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 2. С. 647-660.