

УДК 338.242.2

**ОБ АЛГОРИТМЕ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ
ПРИ УБЫТИИ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ С ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС
МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ****Гоморина А.Н., Куроптев Н.Б.***Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал
Российской таможенной академии***ON THE ALGORITHM OF CUSTOMS CLEARANCE UPON DEPARTURE
OF GOODS AND VEHICLES FROM THE CUSTOMS TERRITORY
OF THE EAEU BY SEA****Gomorina A.N., Kuroptev N.B.***St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy***Аннотация**

В данной статье рассмотрены вопросы взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности с должностными лицами таможенных органов при таможенном оформлении товаров перемещаемых с таможенной территории ЕАЭС на экспорт морским транспортом. В статье уделяется внимание вопросам фактического контроля в морских пунктах пропуска и документального оформления рассматриваемых вопросов. Также авторы уделяют внимание вопросам функционирования КПС «Совершение операций» в части касающейся рассматриваемой проблематики.

Ключевые слова: таможенное оформление, таможенные операции, таможенный контроль, экспорт товаров, информационные таможенные технологии.

Abstract

This article discusses the issues of interaction between participants in foreign economic activity and customs officials during the customs clearance of goods transported from the customs territory of the EAEU for export by sea. The article focuses on the issues of actual control at sea checkpoints and documentation of the issues under consideration. The authors also pay attention to the functioning of the KPS "Performing operations" in terms of the issues under consideration.

Keywords: customs clearance, customs operations, customs control, export of goods, information customs technologies.

Ссылка для цитирования: Гоморина А.Н., Куроптев Н.Б. Об алгоритме таможенного оформления при убытии товаров и транспортных средств с таможенной территории ЕАЭС морским транспортом // Бюллетень инновационных технологий. – 2025. – Т. 9. – № 2 (34). – С. 41-44. – EDN VAYVHM.

Таможенное оформление включает в себя несколько этапов, которые связаны между собой и при несоблюдении одного из них не будет выполнена конечная цель, а именно товары и транспортные средства не будут вывезены с таможенной территории морским транспортом [1].

Морской транспорт обладает рядом технических особенностей, существенно влияющих на процесс таможенного оформления. К ним относятся большие объемы перевозимых грузов, разнообразие типов транспортируемых товаров и специфика используемых морских судов. Эти суда способны транспортировать крупногабаритные и тяжеловесные грузы, что требует особого подхода к их оформлению. Кроме того, морской транспорт является наиболее экономически выгодным для перевозки больших

партий товаров на дальние расстояния, что делает его ключевым элементом мировой логистики [2].

Рассмотрим алгоритм таможенного оформления при убытии товаров и транспортных средств с таможенной территории ЕАЭС на примере поста Лесной порт Балтийской таможни.

Процесс подачи документов является начальным этапом таможенного оформления, который включает в себя передачу необходимых сведений о грузах и транспортных средствах в таможенные органы. Перевозчик представляет следующие документы: поручение на погрузку, общая декларация, декларация о грузе, декларация о судовых припасах, декларация о личных вещах экипажа судна, судовая роль, транспортные (перевозочные) документы. В

представляемых в таможенные органы документах содержатся сведения о идентификационных номерах контейнеров, регистрации судна и его национальной принадлежности, судне (наименование и описание), капитане судна (фамилия), судовом агенте (фамилия и адрес), пассажирах на судне (количество, фамилии, имена, гражданство (подданство), даты и места рождения, порты посадки и высадки), количестве и составе членов экипажа судна, порте отправления и порте захода судна (наименования), порте погрузки и порте выгрузки товаров (наименования), количестве грузовых мест, их маркировке и видах упаковок товаров, товарах (наименования, общее количество и описание), судовых припасах, имеющих на судне (наименования и количество), наличии (отсутствии) на борту судна лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, наличии (отсутствии) на борту судна опасных товаров, включая оружие, боеприпасы.

При поступлении в таможенный орган комплекта документов на вывозимый товар, автоматически в КПС "Совершение операций" регистрируется сообщение об убытии.

Должностное лицо таможенного органа также должно удостовериться, что представленный перевозчиком пакет документов представлен не позднее, чем за восемь часов до убытия судна из порта. Сами товары должны находиться на этом этапе в зоне таможенного контроля на терминале АО «Петролеспорт».

Груз размещается на самом терминале в зависимости от особенностей груза. Рассмотрим способы хранения, используемые на таможенном посту «Лесной порт» и в каких случаях товар не нуждается в нем:

1. Если необходимы специальные условия перевозки или его хранения, то он может располагаться на специально оснащенных складах, если такие условия не нужны, то на постоянной зоне таможенного контроля.

2. Второй способ носит название - метод прямого варианта и не предполагает хранения на терминале из-за перемещения груза либо через железнодорожные пути сразу на судно, либо автомобильным транспортом.

После подачи документов начинается этап их проверки. Инспектора таможенного поста анализируют предоставленные дан-

ные на предмет их соответствия требованиям законодательства ЕАЭС. Проверка включает в себя оценку полноты и достоверности сведений, указанных в декларации, а также сопоставление информации о прибытии. В случае выявления несоответствий или ошибок, таможенные органы имеют право затребовать дополнительные документы для уточнения информации или отказать в регистрации погрузки на судно. Должностные лица таможенных органов (далее – ДЛТО) также сверяют заполненные данные в декларации и поручении на погрузку. Если информация сходится, отрабатывают выявленные риски - товары разрешено погрузить на судно, в ином случае - отказ или аннулирование в поручении и направление его обратно участнику ВЭД для его корректировки [3].

Параллельно со сверкой поручения на погрузку и декларации идет проверка на соответствие документов Решению Коллегии ЕЭК от 21.04.2015 № 30 «О мерах нетарифного регулирования», анализ товаротранспортных накладных, железнодорожных накладных прибытия. В целом можно сказать, что фактически происходит форматно-логистический контроль (ФЛК).

Фактический таможенный контроль сотрудниками таможенного поста «Лесной порт» проводится в таких случаях, как: поступление оперативной информации о необходимости проведения такой проверки, при срабатывании системы управления рисками. В таких случаях сотрудники таможенного органа отрабатывают риски, возникающие на предыдущем этапе, путем применения мер по минимизации рисков, например: направление на ИДК, досмотр или иные меры [4].

При этом фактический контроль в отношении декларируемых товаров с подачей электронной декларации на товар позволяет осуществить: идентификацию товара, находящегося на складе временного хранения (далее – СВХ) или в зоне таможенного контроля; проверку наличия маркировки товара и наличия контрольно-измерительных знаков, если товар является объектом прослеживаемости и др. [5, 6].

При осмотре или досмотре, используя видеорегистраторы, ДЛТО проводят необходимые мероприятия и составляют акт таможенного осмотра или досмотра. После проведения фактического таможенного контроля уполномоченное ДЛТО внешнего та-

моженного органа отправляет во внутренних таможенный органа документы, которые свидетельствуют о проведении такого контроля [7].

Примером мер по минимизации рисков служит помещение товара/товарной партии на ИДК. В таком случае груз необходимо проверить через инспекционно-досмотровый комплекс (ИДК), который позволяет исследовать груз, контейнеры и транспортные средства без их вскрытия. Стоит отметить, что ИДК не проводится в отношении навалочных грузов. В остальных случаях терминал погружает, например, контейнер на машину и отправляет его на специально оборудованную площадку.

После обработки рисков принимается одно решение из трех: аннулирование или отказ в погрузке на судно, погрузка разрешена или запрещена.

Рост числа судозаходов в регион деятельности таможенного поста «Лесной порт» привел к увеличению в 2024 году проведенных сверок в отношении партий товаров на 158%. Количество таможенных досмотров увеличилось на 23%, а результативность на 44%, что также напрямую связано с увеличением судозаходов в порт и соответственно большем количестве выявленных рисков, которые требуют таможенного контроля. При этом отмечено снижение на 24% количества таможенных осмотров, при повышении результативности на 40%, что может говорить о повышении эффективности таможенного контроля за счет, в том числе, повышение точности профилирования рисков и использования современных информационных технологий

Далее, если необходимо, используется такая форма таможенного контроля как таможенное наблюдение, в большинстве случаев оно осуществляется непосредственно во время грузовых операций с товаром на судно. Его проведение заключается в том, что инспектор таможенного поста с применением видеорегистратора сравнивает информацию, полученную из документов и фактически загружаемых товаров, делая подтверждающие фотоснимки.

После всех проделанных шагов, судовой агент формирует полный комплект из погрузок, а ДЛТО связывает их в КПС «Совершение операций» с судовым делом об убытии.

Судовое дело составляется по следующему алгоритму:

1. Должностные лица таможенного поста через КПС «Совершение операций» получают уведомление на убытие;

2. Отрабатывают риски и анализируют документы с уведомления о прибытии;

3. Связывают через программное средство погрузку с судовым делом;

4. Связывают через программное средство погрузку с коносаментом, припасами и товаротранспортными накладными;

5. Выносят решение и закрывают судовое дело.

В судовом деле основным документом является непосредственно генеральная декларация, на которой проставляется дата и время окончания комиссии, ее результат, также она заверяется личной печатью, проставляется ФИО, подпись ДЛТО и загружается в судовое дело в случае выхода инспектором на комиссию непосредственно на борт судна.

Если происходит несовпадение представленной информации по весу груза - при помощи автоматизированной подсистемы контроля за вывозом товаров с территории Российской Федерации должностное лицо осуществляет контроль соответствия сведений о погруженных товарах и их количестве в основных и дополнительных единицах измерения сведениям, указанным в ДТ, с учетом вывезенных на текущий момент и корректирует информацию согласно обращению экспедитора.

Если фактическое количество не совпадает с заявленным, экспедитор пишет письмо о внесении коррекции в поручении, параллельно с этим ДЛТО аннулирует неправильное поручение. При устранении недочетов разрешается выход этого судна. Задержание судна производится только на основании непоколебимых оснований полагать, что совершено правонарушение и только с разрешения Начальника таможенного поста.

Если же при выявлении товаров, вывоз которых в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза запрещен или на вывоз которых из Таможенного союза установлены ограничения, соблюдение которых не подтверждено, должностное лицо таможенного поста погрузки принимает решение о выгрузке погруженных на судно товаров либо запрете погрузки таких товаров.

Разрешение на убытие товаров с таможенной территории оформляется должностным лицом таможенного поста «Лесной

порт» путем проставления на двух экземплярах декларации о грузе (судовом манифесте) штампа «Вывоз разрешен».

По возвращении с судна либо после осуществления документального контроля судна должностное лицо таможенного поста места убытия с использованием штатных программных средств заполняет журнал учета убытия судов заграничного плавания, а также формирует судовое дело убытия судна.

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

Список литературы

1. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Абрамов А.С. и др. Основы таможенного дела: учебное пособие. – Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью "Издательский центр "Интермедия", 2024. – 302 с.
2. Полякова А.А., Афонин Д.Н., Ярина Н.Ю. Анализ эффективности таможенной логистики при контейнерных перевозках // Бюллетень инновационных технологий. – 2017. – Т. 1, № 2(2). – С. 8-13. – EDN YPLYUZ.
3. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Лямкина А.Ю. Система управления рисками в таможенном деле: Учебное пособие для специальности "Таможенное дело". – Санкт-Петербург: ИЦ "Интермедия", 2017. – 288 с.
4. Афонин Д.Н., Афонин П.Н. Анализ и оценка рисков в таможенной деятельности. – Санкт-Петербург: РИО Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии, 2021. – 110 с.
5. Афонин Д.Н. Таможенный досмотр товаров и транспортных средств. – Москва: Общество с

ограниченной ответственностью "Издательство "КноРус", 2020. – 124 с.

6. Болотов С.Б., Кулешов А.В. К вопросу о функционировании постов фактического контроля // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2024. – № 1 (89) – С. 24-28.

7. Андреева Л.И., Борисова Е.М. Технология удаленного выпуска товаров как основа взаимодействия центров электронного декларирования с таможенными постами фактического контроля // Организационно-правовые основы экономической безопасности субъектов хозяйствования в условиях новых вызовов внешней среды: проблемы и пути их решения Сборник материалов Международной научно-практической конференции /под общ. ред. Н.В. Мальцева; Урал. гос. горный ун-т – 2024. – С. 14-21.

Поступила в редакцию 22.04.2025

Сведения об авторах:

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

Гоморина Александра Николаевна – студент факультета таможенного дела СПб имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: alexandragomorina@yandex.ru



Электронный научно-практический журнал "Бюллетень инновационных технологий" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации
регистрационный номер Эл № ФС77-73203
по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru