

УДК 339.543:656.61

**АНАЛИЗ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ
В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ
ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ,
И ИХ ВЛИЯНИЯ НА ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ДАННОГО МАРШРУТА МЕЖДУНАРОДНОЙ
ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВ****Кондрашова В.А.***Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал
Российской таможенной академии***ANALYSIS OF CUSTOMS OPERATIONS IN RESPECT OF GOODS
TRANSPORTED VIA THE NORTHERN SEA ROUTE AND THEIR IMPACT
ON THE PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT
OF THIS INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION ROUTE****Kondrashova V.A.***St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy***Аннотация**

В статье проанализирован процесс совершения таможенных операций, которые совершаются с товарами, перемещаемыми по Северному морскому пути, и оценивается влияние этих операций на перспективы указанного маршрута как международного транспортного коридора. Отдельно оценена степень цифровизации таможенных операций и интеграция таможенных информационных систем с единой платформой цифровых сервисов СМП. В статье обозначены наиболее существенные проблемы осуществления таможенных операций и сформулированы предложения по усовершенствованию мер таможенного администрирования как инструмента повышения конкурентоспособности СМП.

Ключевые слова: Северный морской путь, таможенные операции, таможенный контроль, морские порты Арктики, предварительное информирование, электронное декларирование, система управления рисками, свободная таможенная зона, цифровизация таможни, единая платформа цифровых сервисов СМП, международные перевозки товаров.

Abstract

The article analyzes the process of performing customs operations on goods transported along the Northern Sea Route and assesses the impact of these operations on the prospects of this route as an international transport corridor. The article also evaluates the degree of digitalization of customs operations and the integration of customs information systems with the unified platform of digital services provided by the Northern Sea Route. The article identifies the most significant challenges in performing customs operations and formulates proposals for improving customs administration measures as a tool for enhancing the competitiveness of the Northern Sea Route.

Keywords: Northern Sea Route, customs operations, customs control, Arctic seaports, advance information, electronic declaration, risk management system, free customs zone, customs digitalization, Unified Platform of Digital Services of the Northern Sea Route, international cargo transportation.

Ссылка для цитирования: Кондрашова В.А. Анализ таможенных операций в отношении товаров, перевозимых по Северному морскому пути, и их влияния на перспективы развития данного маршрута международной перевозки товаров // Бюллетень инновационных технологий. – 2026. – Т. 10. – № 3 (39). – С. 44-48. – EDN ARPQIR.

Роль Северного морского пути к третьему десятилетию XXI века кардинально изменилась. Из маршрута для межрегиональной коммуникации, который прежде служил в основном целям северного завоза и освоения арктических месторождений, он превратился в маршрут, претендующий на статус полноценной международной

транспортной артерии. Именно через СМП пролегает кратчайший морской путь между европейской и азиатской частями Евразии. Это объективное географическое преимущество, вместе с ростом добычи углеводородов в российской Арктике, изменением климата (навигационный се-

зон становится длиннее) и геополитической переориентацией российской торговли на Восток, обусловило стабильный рост грузооборота. В 2014 году по СМП было перевезено около 4 млн тонн грузов, в 2021-м – 34,9 млн тонн. По итогам 2025 года общий объем перевозимых грузов составил 37,02 млн тонн.

Вместе с тем, развитие любого международного транспортного коридора определяется не только физическими параметрами маршрута (протяженностью, инфраструктурой, климатическими условиями). Не менее важна институциональная среда, в том числе меры государственного регулирования перемещения товаров (в том числе, порядок и особенности совершения таможенных операций). Именно таможенные операции, совершаемые с товарами и транспортными средствами международной перевозки, во многом определяют общее время доставки товара, стабильность и предсказуемость логистических цепочек, издержки участников ВЭД и, как следствие, конкурентоспособность маршрута по сравнению с имеющимися альтернативами [5]. Для СМП этот тезис приобретает особую остроту, поскольку маршрут исторически развивался как транспортная артерия преимущественно каботажного характера. В регионе прохождения СМП таможенная инфраструктура и правоприменительная практика формировались без учета существования регулярного международного транзита. Расширение специализации СМП на транзитные и импортные грузопотоки, наметившаяся в 2023–2026 годах и закрепленная в стратегических документах РФ, объективно требует переосмысления роли таможенных операций как фактора развития маршрута.

Актуальность задачи усиливается масштабной цифровой трансформацией таможенных органов. Стратегия развития таможенной службы РФ до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 23 мая 2020 года № 1388-р, напрямую связывает будущее таможенного администрирования с формированием интеллектуальной таможни [2]. Речь идет об искусственном интеллекте, обработке больших данных, самообучающейся системе управления рисками, автоматическом совершении операций без участия должностных лиц и межведомственной цифровой интеграции. Параллельно Госкорпорация «Росатом» как инфраструктурный оператор СМП реализует проект Единой платформы цифровых сервисов Северного морского пути (ЕПЦС СМП). Она призвана обеспечить диспетчеризацию судоходства, оформление разрешений на прохождение судов, информационное сопровождение грузоперевозок и работу механизма «единого окна» для участников арктической логистики. Сопряжение двух цифровых контуров (таможенного и транспортно-логистического) представляет собой принципиально новую задачу. От ее решения во многом зависит, сумеет ли СМП конкурировать с южными маршрутами не только по проходимому судами расстоянию, но и по качеству административных процедур.

Таможенные операции в соответствии с таможенным кодексом Евразийского экономического союза – отдельные действия, совершаемые лицами и таможенными органами в связи с перемещением товаров через таможенную границу Союза, их нахождением под таможенным контролем, помещением под таможенные процедуры, завершением и изменением таких процедур [1]. Применительно к СМП система таможенных операций охватывает весь цикл контроля перемещения товара в рамках международной поставки: предварительное информирование до прибытия судна; операции, связанные с прибытием товаров на таможенную территорию Союза и убытием с этой территории; временное хранение в арктических портах; декларирование; помещение товара под таможенную процедуру; проведение таможенного контроля; контроль после выпуска товара. Для судов как транспортных средств международной перевозки дополнительно совершаются операции, связанные с перемещением через таможенную границу самих транспортных средств, а в отдельных случаях – с помещением судов под процедуру временного ввоза (допуска).

Логистическая специфика СМП определяет несколько принципиальных особенностей совершения таможенных операций на маршруте. Первая – географическая рассредоточенность и малая перевалочная мощность большинства арктических пунктов пропуска. Если Большой порт Санкт-Петербург, порты Мурманск, Архангельск и Владивосток представляют собой развитые морские порты с развитой таможенной инфраструктурой, то такие порты акватории СМП, как Сабетта, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, бухта Провидения, исторически развивались как узкоспециализированные терминалы с ограниченным штатом должностных лиц таможенных органов и сезонным характером работы. Вторая особенность – экстремальные климатические условия и ограниченная транспортная доступность. Доставка должностных лиц, досмотрового оборудования и товаров к месту проведения таможенного контроля в высоких широтах сопряжена со значительными издержками и временными затратами, что повышает значимость дистанционных форм контроля. Третья – доминирование крупнотоннажных сырьевых грузопотоков, обслуживаемых по модели «проектной логистики», при которой таможенное оформление встроено в технологическую цепочку добывающего проекта (пример – терминал Сабетта, где отгрузка СПГ идет в непрерывном режиме). Четвертая – высокая доля стратегически значимых товаров (энергоносители, оборудование для арктических проектов, грузы северного завоза), что предъявляет повышенные требования к надежности и бесперебойности процесса осуществления таможенных операций. Сбой в оформлении партии оборудования для арктического инвестпроекта способен сорвать программу строительства всего объекта – учитывая узкое навигационное окно на СМП. Указанные факторы требуют учета

в стандартных технологиях совершения таможенных операций в целях сокращения времени осуществления таможенного контроля в целом.

Максимальным потенциалом эффективности для СМП обладает предварительное информирование. Установленный российским законодательством разрешительный порядок плавания по СМП означает, что сведения о судне, его маршруте, ледовом классе и предполагаемых сроках прохождения поступают в распоряжение государственных органов задолго до фактического прибытия судна в порт. Сопряжение баз данных администрации СМП и таможенных органов позволило бы системе управления рисками начинать анализ грузопотока на стадии выдачи разрешения на плавание, то есть задолго до подхода судна к таможенной границе. Такая модель предварительного информирования способна стать конкурентным преимуществом арктического маршрута. Грузовладелец получал бы гарантию, что к моменту прибытия судна в порт все решения таможенных органов в рамках предварительного информирования уже приняты, а само таможенное оформление сведено к проведению фактического контроля прибывшего на таможенную территорию товара [4].

Существуют определенные особенности проведения таможенных операций, связанных с прибытием и убытием товара на таможенную территорию. График работы таможенных постов в высоких широтах может быть связан с навигационным окном и графиком судозаходов. Выгрузка крупнотоннажных судов в Сабетте или Дудинке ведется непрерывно, в том числе вне рабочего времени таможенного органа. Технологический процесс специализированных сырьевых терминалов не предполагает традиционного «складского» временного хранения – товар перемещается по трубопроводным или конвейерным системам терминала напрямую в танки или трюмы судна. В этих условиях роль временного хранения как классической таможенной операции трансформируется: фактически функцию зоны временного хранения выполняют резервуарные парки и технологические емкости терминалов. Это требует гибкого подхода к установлению зон таможенного контроля и учета товаров, находящихся под таможенным контролем, с учетом непрерывности процедур отгрузки товаров на суда.

Доминирующую роль для СМП играют именно операции убытия, поскольку около 86% грузопотока в настоящее время составляют экспортные углеводороды. Специфика совершения операций убытия в арктических портах состоит в жесткой синхронизации с навигационным расписанием. Задержка в оформлении убытия судна способна привести к срыву ледокольной проводки, расписание которой формируется администрацией СМП с учетом ледовой обстановки, и, как следствие, к каскадным задержкам всей транспортной цепочки. Отсюда возникает объективная потребность в приоритетном развитии

автоматизированных процедур оформления убытия, основанных на предварительной информации и электронном документообороте между портом, перевозчиком, агентом и таможенным органом [5].

Выраженную специфику имеет применение форм таможенного контроля в арктических портах. Таможенный досмотр товаров на борту судна без их выгрузки на берег практически невозможен: реально осуществим лишь осмотр груза, находящегося на палубе или на крышках трюмов. Поэтому основной массив фактического контроля переносится на береговую инфраструктуру – склады временного хранения и зоны таможенного контроля, а для наливных грузов функцию объективного контроля количества товара выполняют измерительные системы терминалов. Инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК), являющиеся основным инструментом неинтрузивного контроля контейнерных грузов, в большинстве высокоширотных портов как правило отсутствуют. Их размещение сопряжено с необходимостью создания капитальной инфраструктуры в сложных климатических условиях и обеспечения эксплуатации при экстремальных температурах. В этих условиях ключевым ресурсом контроля становится следующая информация: предварительная информация, данные СУР, сведения системы АИС о движении судна, данные ЕПЦС СМП о фактическом маршруте и стоянках, сведения о грузовых операциях порта [3].

Применительно к СМП имеет высокий потенциал интеллектуальная СУР таможенных органов: ограниченность материальных и кадровых ресурсов таможенной службы в портах Арктики предопределяет необходимость максимальной адресности таможенного контроля, а устойчивость и прогнозируемость основных грузопотоков создает благоприятную статистическую базу для обучения алгоритмов выявления риска. Вместе с тем обучение СУР на массиве данных арктических грузопотоков требует учета их специфики: сезонности, проектного характера логистики, наличия небольшого количества участников ВЭД низкого уровня риска. Это предполагает формирование специализированных профилей риска для товарных партий, перемещаемых через СМП [6].

Необходимо уделить внимание развитию цифровой инфраструктуры таможенного контроля на СМП. Центральным элементом цифровой экосистемы Северного морского пути является Единая платформа цифровых сервисов СМП (ЕПЦС СМП), создание которой ведет Госкорпорация «Росатом». Концепция платформы предусматривает интеграцию цифровых продуктов и баз данных для обеспечения безопасности судоходства и диспетчеризации флота, обслуживание до 1,5 тыс. уникальных пользователей, которым предоставляются цифровые сервисы, выделенные в девять функциональных блоков:

безопасность мореплавания; управление судоходством; навигационно-гидрографическое обеспечение; гидрометеорологическое обеспечение и ледовая обстановка; аналитическая информация по безопасности, эффективности функционирования и развитию СМП; управление инфраструктурой СМП; информационное обеспечение грузоперевозок; реестр услуг и сервисов в акватории СМП; экологический мониторинг.

Для таможенного администрирования принципиально важны несколько функциональных возможностей ЕПЦС СМП. Сервис оформления разрешений на плавание формирует источник предварительных сведений о судах, планирующих вход в акваторию. Блок информационного обеспечения грузоперевозок аккумулирует данные о грузах, грузоперевозчиках и логистических цепочках в рамках поставок товаров по СМП. Сервисы мониторинга и диспетчеризации обеспечивают непрерывное наблюдение за фактическим движением судов. Реестр услуг и сервисов систематизирует сведения о поставщиках портовых услуг. Совокупность этих данных – готовый информационный ресурс для предварительного информирования и анализа рисков в случае информационной интеграции ЕПЦС СМП и ЕАИС таможенных органов.

Перспективной выглядит концепция «цифрового таможенного коридора» на СМП: согласованного комплекса процедур и сервисов, в рамках которых судно и груз, следующие по маршруту, сопровождаются единым электронным досье, формируемым на основе предварительной информации и пополняемым по мере движения (разрешение на плавание, фактический маршрут следования, грузовые операции в портах, решения контролирующих органов). Технологически такое досье может быть реализовано как «цифровой двойник» товарной партии, что является одним из приоритетов развития цифровой таможни. Таможенные органы при этом переходят от реактивной модели контроля (обработка документов по факту прибытия судна) к проактивной (сопровождение рейса на всем его протяжении),

что для арктической логистики с ее жесткими временными рамками имеет решающее значение.

Значимым технологическим фактором 2026 года стало завершение формирования российской спутниковой группировки мониторинга СМП и перевод ее в режим тестовой эксплуатации. Группировка строится на трех сегментах: радиолокационные спутники «Кондор-ФКА» ведут наблюдение за Арктикой независимо от погодных условий, облачности и полярной ночи, отслеживают ледовую обстановку и сопровождают суда; гидрометеорологические спутники «Арктика-М» на высокоэллиптической орбите контролируют циклоны, штормы и температуру атмосферы; навигационный сегмент на базе ГЛО-НАСС отвечает за координатное обеспечение. Поступающая информация будет интегрирована в ЕПЦС СМП, что обеспечит непрерывный контроль всей трассы, включая наиболее сложный восточный сектор маршрута.

Независимая верификация фактического маршрута судна, подтверждение отсутствия несанкционированных стоянок и пересечений с другими судами (потенциальных операций перегрузки в море), контроль прохождения границ акватории СМП – все это элементы таможенного контроля, ранее традиционно требовавшие физического присутствия должностных лиц таможенных органов, – теперь могут осуществляться автоматически на основе национальной космической системы. Указанные технологии позволят обеспечить сохранность товаров на всем протяжении транзита по СМП и высвободят кадровые и технические ресурсы таможенных органов, что позволит оптимизировать осуществление таможенного контроля. Таким образом, залогом совершенствования таможенных процедур и таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых по СМП, является повышение уровня цифровизации таможенного контроля и тесная интеграция информационной системы ФТС России с информационными ресурсами администрации СМП.

Список литературы

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 г.) (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]. // URL: base.garant.ru/71652992/
2. Распоряжение Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388-р (ред. от 12 июля 2024 г.) «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» [Электронный ресурс]. // URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/62de6eae95a59b101c046143d08662125b1b4032/
3. Афонин Д.Н. Современные тенденции информатизации таможенной службы // Бюллетень инновационных технологий. – 2024. – Т. 8, № 4(32). – С. 5-9.

5. Афонин, Д. Н. Правовое обеспечение информатизации таможенного контроля в настоящее время // Цифровые технологии и право : сборник научных трудов II Международной научно-практической конференции В 6 т., Казань, 22 сентября 2023 года. – Казань: Издательство "Познание", 2023. – С. 114-118.

6. Афонин, Д. Н. Цифровые технологии в системе прослеживаемости товаров при таможенном контроле // Цифровые технологии и право : Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции. В 6-ти томах, Казань, 23 сентября 2022 года. – Казань: Издательство "Познание", 2022. – С. 30-34.

7. Мютте Г.Е., Кондрашова В.А. Интеллектуальные технологии применения системы управления рисками при проведении таможенного контроля / Г. Е. Мютте. – Санкт-Петербург:

Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2023. – 82 с.

Поступила в редакцию 27.06.2026

Сведения об авторе:

Кондрашова Валентина Александровна – доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля факультета таможенного дела СПб имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: angel-182@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