

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ

серия основана в 1996 г.



Т.Н. ТИМЧЕНКО
Е.В. ФИЛАТОВА

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

Третье издание

**купить
читать
онлайн**
znanium.com

Москва
РИОР
ИНФРА-М

УДК 656.073.235(075.8)

ББК 65.428+39.48я73

T41

ФЗ
№ 436-ФЗ

Издание не подлежит маркировке
в соответствии с п. 1 ч. 2 ст. 1

Авторы:

Тимченко Т.Н. — канд. экон. наук, доцент кафедры «Таможенное право» ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова». Автор 80 опубликованных научных работ в области управления морским транспортом, таможенного оформления и контроля судов заграничного плавания;
Филатова Е.В. — канд. экон. наук, доцент кафедры «Таможенное право» ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова». Автор более 50 научных работ в области транспортно-экспедиционной деятельности, таможенного оформления и контроля товаров и транспортных средств

Рецензенты:

Филиппская Н.Ю. — д-р экон. наук, доцент, профессор кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте» ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова»;
Чумаченко М.Ю. — подполковник таможенной службы, начальник Новороссийского центрального таможенного поста Новороссийской таможни

Тимченко Т.Н., Филатова Е.В.

T41

Таможенное оформление морских контейнерных перевозок: учебное пособие / Т.Н. Тимченко, Е.В. Филатова. — 3-е изд. — Москва: РИОР: ИНФРА-М, 2020. — 134 с. + Доп. материалы [Электронный ресурс]. — (Высшее образование). — DOI: <https://doi.org/10.12737/01886-6>

ISBN 978-5-369-01886-6 (РИОР)

ISBN 978-5-16-016119-8 (ИНФРА-М, print)

ISBN 978-5-16-108556-1 (ИНФРА-М, online)

В учебном пособии в доступной форме рассмотрены основные вопросы касательно специфики организации морских контейнерных перевозок; представлены основные понятия транспортно-экспедиционного обслуживания с указанием нормативно-правовой базы, регламентирующей данный вид деятельности; особенности процедуры таможенного оформления и таможенного контроля прибытия/убытия контейнеровозов в морские порты России, а также грузов, перевозимых этими судами.

Книга позволит быстро получить основные знания по предмету, а также качественно подготовиться к итоговой аттестации.

Рекомендуется студентам, обучающимся по специальности «Таможенное дело», а также по другим экономическим специальностям и направлениям.

УДК 656.073.235(075.8)

ББК 65.428+39.48я73

Материалы, отмеченные знаком , доступны в электронной библиотечной системе ZNANIUM по адресу <http://znanium.com>.

Ссылку для доступа вы можете получить при сканировании QR-кода, размещенного на обложке

ISBN 978-5-369-01886-6 (РИОР)

ISBN 978-5-16-016119-8 (ИНФРА-М, print)

ISBN 978-5-16-108556-1 (ИНФРА-М, online)

© Тимченко Т.Н.,
Филатова Е.В.

ВВЕДЕНИЕ

Одним из основных факторов, влияющих на уровень развития экономики страны, выступает международная торговля, важнейшим средством осуществления которой является морской транспорт. Более 80% всех внешнеторговых перевозок осуществляется морскими судами. Причем, несмотря на бурное развитие железнодорожного, автомобильного и трубопроводного видов транспорта, доля его в экспортно-импортных перевозках имеет тенденцию к дальнейшему росту.

В настоящее время международные контейнерные перевозки являются одним из распространенных способов доставки товаров. Кроме существенной финансовой выгоды для заказчика этот вид перевозок обладает и другими преимуществами: перевозки в контейнерах обеспечивают максимальную герметичность и полную сохранность товара, независимо от погодных условий.

Также достоинством международных контейнерных перевозок морским путем является их экономичность. Этот способ считается самым приемлемым, когда планируется постоянная транспортировка большой партии товара. Это достигается за счет большой пропускной способности и низкой цены.

При организации международных морских контейнерных перевозок логистические компании опираются на накопленный опыт и профессиональные знания, используют налаженные связи с транспортными структурами разных стран и тем самым обеспечивают выполнение всех требований и пожеланий клиентов с предоставлением высокого качества перевозок.

Как правило, маршрут следования контейнера предполагает несколько остановок, где он подлежит разгрузке, хранению и таможенному контролю. Чтобы груз был доставлен в срок и не простаивал в транзитных пунктах, требуется соблюдение необходимых норм и правил, что возможно только при наличии соответствующих знаний в области таможенного оформления морских контейнерных перевозок.

В этой связи исследование вопросов организации контейнерных перевозок, таможенного оформления прибытия/убытия судов-контейнеровозов на таможенную территорию ЕАЭС, иных видов государственного контроля является актуальным и требует надлежащей проработки.

Глава 1

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

1.1. Краткий исторический обзор зарождения контейнерных перевозок

Идея контейнерных перевозок зародилась в Америке еще в XIX в., когда кареты перевозились по первым железным дорогам. В России в 1918 г. проводились эксперименты со съемным кузовом в $1/3$ кубатуры крытого вагона того времени, а в 1934 г. на железных дорогах СССР было введено в эксплуатацию 60 контейнеров и открыты 3 станции для осуществления подобных перевозок. Разработка первого общегосударственного стандарта на контейнеры массой брутто 1,25; 2,5; 5,0 т и начало серийного их производства относятся к 1935 г., а через 5 лет парк контейнеров насчитывал уже 5600 единиц. Контейнеры перевозились в основном по железным дорогам с подвозом и вывозом автомобильным транспортом. В послевоенный период контейнерный парк и контейнерные перевозки стали развиваться не только на железнодорожном, но и на всех других видах универсального транспорта.

Так, в 50-х гг. XX в., в период экономического бума вес грузов во внешней торговле постоянно рос и все возрастающие потоки цветных ящиков на железнодорожных платформах и автотрейлерах стекались в морские порты, чтобы пересечь океан со скоростью 60 км/ч на гигантском судне, которое бы прибыло в пункт назначения точно в объявленный день и час [26]. Существующий на тот момент морской флот для перевозки штучных (генеральных) грузов перестал справляться с возрастающим грузооборотом. Морские порты начали испытывать серьезные трудности не успевая быстро и эффективно обрабатывать грузы. Время обработки грузов увеличилось (простои считались нормальными до 10–12 суток), доставка груза к месту назначения затягивалась, огромная масса мелких партий грузов требовала дорогостоящих и трудоемких манипуляций, транспортной обработки и хранения.

Решение из сложившегося кризиса нашел владелец автотранспортной компании Малкольм Маклин, которого по праву можно назвать творцом контейнерной революции, начавшим отправлять свои опечатанные автоприцепы (контейнеры) на дальние расстояния по железной дороге на платформах. Это не принесло большого успеха, и в 1955 г. он приобрел небольшую танкерную компанию. Два из принадлежащих компании танкера Макклейн переделал для перевозки своих трейлеров. В 1956 г. первое из этих судов отправилось в рейс из Нью-Йорка в Хьюстон. В то же время на Западном побережье США с контейнерами экспериментировала компания *Matson Navigation*, судно которой (*Havaaiian Merkant*) вышло из Сан-Франциско в Гонолулу 31 августа 1958 г. и которая так же претендовала на звание пионера контейнеризации.

Контейнеры представляли собой прочную тару для многократного использования. К 1960-м гг. размер контейнеров был стандартизирован: 20×8×8 ½ футов. Внедрение контейнеров позволило легко перевозить сборные грузы в виде партий товаров небольшого объема и ускорить обработку даже не контейнерных, конвенциональных линейных судов в 3–4 раза.

Современные контейнеры конструируются специально для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта. Они оборудованы устройствами для их транспортировки, погрузки и разгрузки товаров. Несмотря на то что значительная часть современных контейнеров имеет длину в 40, 45 или 48 футов, вместимость судов до сих пор измеряется в этих единицах, называемых TEU. Стандартизация имела решающее значение для успеха контейнеризации. К началу 1960-х гг. компания Малкольма Маклина получила новое название: *Sea-Land Service Inc.*, и к концу десятилетия начала регулярные рейсы через Атлантику [26].

На сегодняшний день в мире на магистральных линиях используют суда-контейнеровозы, вместимость которых составляет 16 000 TEU. Эти гиганты, стоимость каждого из которых обычно превышает сотни миллионов долларов, по мере развития контейнеризации в мировой торговле вытесняют меньшие по размеру суда с рынка перевозок между континентами.

Контейнеровоз многие называют самым важным новым типом судов, созданных после Второй мировой войны. Традиционное сухогрузное судно загружалось конвенциональными грузами в самой разной форме. Их погрузка осуществлялась с поштучной укладкой грузовых единиц в трюмах. В каждом порту захода согласно ротации часть грузов выгружалась из трюма, а на их место загружались другие грузы. Все это делало процедуру погрузки-разгрузки трудоемкой и длительной, иногда длящейся несколько дней, и достаточно дорогостоящей. Простои судов в ожидании очередей под выгрузку приносили судовладельцам убытки. Груз при этом подвергался риску повреждения, а хищения его в портах стали практически нормой повседневной грузообработки. Когда судовладельцы осознали высокие расходы на содержание судов на стоянке и под грузовыми операциями, а грузовладельцы — на стивидорные операции, был сделан прогрессивный шаг в сторону паке-тирования грузовых единиц: паллет и поддонов. В определенной степени можно сказать, что это был важный этап начала глобальной контейнеризации [26]. Например, под перевозку контейнеров приспособивали лесовозы (в СССР — «В. Кучер», «Глеб Седин», «Кавалерово» и др.). В СССР были разработаны и внедрены правила перевозок большегрузных контейнеров на универсальных железнодорожных платформах и в полувагонах.

Введение контейнеров позволило решить большинство проблем: загруженный или порожний контейнер с ровной легкостью помещается

на борт судна, на железнодорожную платформу или грузовой прицеп за минимальное время. Данный фактор дал толчок интеграции различных видов транспорта, предопределив начало интермодальной системы доставки, а с ее развитием и образование системы доставки «от двери до двери». В дальнейшем за счет комбинирования различных видов транспорта эта система стала основой мультимодальных перевозок. Эффективность этих систем нашла отражение в качестве доставляемых грузов и росте экономики государств, которые инвестировали в развитие инфраструктуры систем. Время обработки судов той же грузоподъемности стало измеряться часами, а не сутками, наземный транспорт за счет сокращения времени обработки на терминалах высвобождался для обеспечения других грузопотоков [26].

Сейчас преимущества контейнеризации настолько очевидны, что она считается естественной и существовавшей всегда. Однако потребовались десятилетия, чтобы эта идея была воспринята. Так, например, в 1920–1930-е гг. Британская железная дорога экспериментировала с контейнерами, но отказалась от использования из-за неэкономичности их конструкции на то время.

В те годы концепция контейнеризации была подхвачена транспортной индустрией. В развитых морских государствах — Японии, Южной Корее, США, Германии, Англии, Франции, СССР, Польше, Югославии — были специально спроектированы и начали строиться суда под перевозку контейнеров — ячеистых контейнеровозов с крановым вооружением на борту или без него. Судоходные компании стали объединяться и создавать специализированные контейнерные судоходные компании. В 1960–1963 гг. происходило непрерывное усовершенствование новых технологий, связанных с контейнерными перевозками, вследствие чего универсальные портальные краны были оснащены средствами автоматического захвата контейнеров — спредерами.

Так как контейнеризация значительно сократила время обслуживания судов в порту, судоходные компании получили экономическую выгоду и в увеличении скорости самих судов. Первооткрывателем здесь опять выступила компания *Sea-Land*, выставив на линию суда вместимостью более 2000 TEU, скоростью 33 узла с суточным потреблением топлива 500 т. И скорость, и потребление топлива намного превышали показатели обычных судов, поэтому никто из конкурентов не пытался сравняться с классом SL 7 судов компании *Sea land* — в основном по экономическим соображениям [26].

В середине 1970-х гг. цены на топливо значительно увеличились, и преимущество скорости перестало окупаться. Размер судов, однако, оставался важным преимуществом, вместимость контейнеровозов постоянно росла. Если до этого расположение традиционных портов в городской черте было преимуществом, поскольку большинство грузов предназначалось или возникало именно в больших городах, то с ростом

вместимости судов и развитием грузопотоков возникла потребность в значительных площадях для хранения и обработки грузов. Такие площади могли быть предоставлены за пределами городской черты. Так как размеры и осадка судов тоже росли, то строительство новых портов, например в Европе, обычно переносилось вниз по рекам к морю и соединяли с существующей наземной транспортной системой железнодорожными ветками и автодорогами [26].

Растущие размеры судов стали сказываться и на габаритах подходов каналов, и на портовой инфраструктуре, и на оборудовании для грузообработки. Суда типа «Панамакс» в среднем имели длину около 900 футов, ширину не более 106 футов, осадку не более 39 футов. Суда «Пост-Панамакс» уже имели длину более 925 футов, ширину более 125 футов и осадку 43 фута. Самые крупные суда по длине превышают 1100 футов, ширину 140 футов и осадку 46 футов. Растущие размеры судов сделали весьма сложным поддержание скорости на требуемом уровне (не менее 24 узлов) при использовании двигателя с одним валом. Установка второй машины может существенно увеличить стоимость судна, но удельная стоимость перевозки TEU уменьшится, поскольку размеры судна могут быть намного больше [26].

Опыт использования контейнеровозов показал, что для выполнения бесперебойных контейнерных перевозок на каждую судовую единицу вместимости контейнеровоза — ячейку должно быть в наличии 3–4 единицы контейнеров из парка судовладельца или грузоотправителя. Такие потребности в оборотном парке контейнеров привели к образованию в морских портах специально выделенных причалов с территориями в 100 га и более для размещения многоярусных штабелей из контейнеров, также контейнеро-укладчики и оперативные площадки. Такие прибрежные и наземные комплексы получили название контейнерных терминалов.

Дальнейшее развитие морских грузоперевозок стало уже невозможным без их значительной составляющей — контейнерных перевозок.

1.2. Контейнерная система перевозок

Контейнерные перевозки (или **контейнеризация**) представляют собой систему модульной погрузки и перевозки грузов, с использованием стандартных модульных контейнеров, предписанных Международной организацией по стандартизации.

Эффективность контейнерных перевозок определяется многими достоинствами. Известно, что тарно-упаковочные и штучные грузы, которые в первую очередь можно отнести к системе контейнерных перевозок, в обычных условиях транспортировки следуют по схеме: автомобиль — вагон — автомобиль, т.е. практически перерабатываются 6 раз. Если же учесть промежуточные сортировки этих грузов при следовании их в вагонах со сборными отправлениями, а также завоз их на ба-

зы хранения и передачу на другие виды магистрального транспорта, то количество грузовых операций с этими грузами увеличится до 8–12, а в отдельных случаях и более. Неудобные для механизированной перегрузки названные грузы перерабатываются, как правило, вручную, вызывая затраты живого труда, простой подвижного состава, замедляя доставку продукции. Для того чтобы избежать порчи груза при перегрузках, его тщательно упаковывают, хотя это не гарантирует его полной сохранности. На изготовление тары в стране ежегодно расходуются десятки миллионов кубических метров древесины, сотни миллионов метров упаковочных тканей, сотни тысяч тонн металла.

Контейнерная система перевозок снимает многие из указанных недостатков и позволяет:

- исключить тяжелый физический труд на грузовых операциях;
- резко ускорить производство грузовых работ;
- сократить простой как подвижного состава, так и постоянных сооружений: железнодорожных путей, судовых причалов, грузовых фронтов у складов и т.п.;
- почти полностью исключить порчу и утрату грузов (обеспечивает сохранность груза);
- резко снизить затраты материалов и труда на изготовление тары;
- существенно снизить себестоимость перевозок;
- ускорить доставку грузов в пункты назначения и сократить объем грузовой массы, находящейся в процессе транспортирования.

Перечисленные достоинства контейнерной системы перекрывают дополнительные затраты на создание и содержание парка контейнеров и специализированного подвижного состава, а также на перевозку самих контейнеров (особенно порожних) и содержание аппарата для учета и распределения контейнеров.

Экономический эффект от перевозки грузов в контейнерах уже на первом этапе внедрения составлял 16–23 руб. за 1 т. Поэтому общий объем контейнерных перевозок интенсивно возрастал на всех видах транспорта.

К технической базе контейнерной системы относят: парк контейнеров; подвижной состав, используемый для перевозки контейнеров; перегрузочное оборудование и постоянные сооружения, сосредоточенные в пунктах первоначального отправления, перегрузки/выгрузки контейнеров.

Парк контейнеров можно разделить на универсальное и специализированное (специальное) оборудование. Универсальные контейнеры находятся в ведении железнодорожного, морского, речного и автомобильного транспорта и используются для перевозки широкой номенклатуры штучных грузов в таре, без тары или в облегченной упаковке. Специализированные контейнеры приспособлены для транспортировки узкой группы грузов, требующих соблюдения особых условий при погрузке, выгрузке или в пути следования. В этой категории наибольшее

распространение получили контейнеры для жидких грузов (танк-контейнер), для скоропортящихся грузов (контейнер-рефрижератор) и для других грузов, например негабаритных (флэт-рэк и опен-топ-контейнеры) и др. Для удобства идентификации контейнеров в стандарте *ISO 6346:1995* были введены «групповые коды», состоящие из двух латинских букв:

- *GP (General Purpose)* — контейнер общего назначения без вентиляции (часто называется *DC — Dry Cube*, от англ. — сухой контейнер). Разновидности этого типа контейнеров: *HC (High Cube)*, также *HQ* — увеличенный по высоте контейнер (высота увеличена на один фут в сравнении со стандартным контейнером), *PW (Pallet Wide)* — увеличенный по ширине контейнер (242–245 см, позволяет разместить рядом два стандартных поддона по 120 см);
- *RE, RT, RS (Reefer)* — реф-контейнер;
- *HI, HR* — изолированный;
- *VH* — контейнер общего назначения с вентиляцией;
- *UT* — контейнер с открытым верхом. Разновидности этого типа контейнеров: *OT (Open Top)* с брезентовой открывающейся крышей и *HT (Hard Top)* с открывающимся металлическим верхом;
- *PL, PF, PC, PS* — контейнер-платформа;
- *TN, TG, TD* — танк-контейнер (для перевозки жидкостей и газов);
- *BU, BK* — контейнер для перевозки сухих сыпучих грузов;
- *SN* — контейнер специального назначения (транспортировка скота, автомобилей, живой рыбы).

Важнейшими параметрами контейнеров являются общая масса (грузоподъемность плюс тара контейнера) и габаритные размеры.

Что касается измерения контейнерных грузопотоков, то до сих пор существуют следующие единицы измерения:

Twenty-foot Equivalent Unit равна объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером. Используется в подсчете вместимости контейнеровозов или места хранения контейнеров.

Fourty-foot Equivalent Unit равна объему, занимаемому стандартным 40-футовым контейнером. Один 40-футовый контейнер FEU равен двум 20-футовым TEU.

Контейнеры обладают стандартными размерами и легко перевозятся любыми видами транспорта, что делает их незаменимыми при интермодальных перевозках. Видам контейнерных перевозок будет посвящен следующий параграф.

1.3. Виды контейнерных перевозок

Контейнерные перевозки можно разделить на следующие виды: