

**Анализ таможенной инфраструктуры в морских портах  
(по итогам мониторинга в 2014 году)**

**СОДЕРЖАНИЕ:**

	<b>стр.</b>
1. Общие вопросы развития морских портов Российской Федерации.....	2
2. Обустройство и техническое оснащение таможенных постов международного морского порта <b>Калининград</b> .....	5
3. Обзор внешнеэкономической деятельности портов Дальневосточного региона.....	29
4. Обустройство и техническое оснащение таможенного поста международного морского порта <b>Восточный</b> .....	32
5. Обустройство и техническое оснащение таможенного поста международного морского порта <b>Находка</b> .....	44
6. Обустройство и техническое оснащение таможенного поста международного морского порта <b>Владивосток</b> .....	49
7. Обустройство и техническое оснащение таможенных постов морских портов <b>Актау, Баутино</b> Республики Казахстан.....	59
8. Обустройство и техническое оснащение таможенных постов морских портов РФ <b>Астрахань и Оля</b> региона Каспийского моря.....	71

## ***1. Общие вопросы развития морских портов Российской Федерации***

В транспортной инфраструктуре России важное место занимают морские порты, через которые обеспечивается перевалка большей части экспортных, импортных и транзитных грузов, а также завоз топлива и снабжения в районы Крайнего Севера. Россия обладает мощным портовым потенциалом.

В портах Российской Федерации работает свыше 1 000 порталных кранов, несколько тысяч единиц различной перегрузочной техники. Технические возможности перегрузочных комплексов позволяют обрабатывать более 10 тысяч вагонов в сутки, складские площади в портах могут обеспечить единовременное хранение более 15 млн. тонн грузов.

Россия имеет более 100 морских портов, из них основными являются: Архангельск, Мурманск, Выборг, Высоцк, Санкт-Петербург, Приморск, Калининград, Новороссийск, Туапсе, Темрюк, Кавказ, Махачкала, Владивосток, Находка, Восточный, Ванино. В этих морских портах перерабатывается более 90 % из всех грузов, перерабатываемых в морских портах России.

По состоянию на 2014 г., в морских портах России работали более 250 стивидорных компаний. По данным Ассоциации морских торговых портов, общий грузооборот морских портов России составил более 600 млн. тн. По мнению экспертов, сохранится тенденция роста перевалки сухих грузов, наливные грузы скорее всего, сохранят объем перевалки на прежнем уровне.

Принятое в мае 2008 г. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 г.г.)» для обеспечения необходимых темпов роста экономики страны предусматривает ускоренное развитие инфраструктуры морского транспорта, в том числе морских портов Мурманск, Усть-Луга, Восточный, Калининград, Новороссийск и специализированных портовых мощностей для переработки контейнерных и накатных грузов.

В соответствии с ее целевыми показателями объем перевалки грузов в российских портах в 2015 г. должен возрасти и достигнуть 770 млн. тн. Для этого предусмотрено увеличение производственной мощности российских морских портов на 450,0 млн. тн, в том числе по перевалке сырой нефти и нефтепродуктов - на 96,0 млн. тн, сжиженного газа — почти на 43 млн. тн, угля — на 78 млн. тн, генеральных грузов — на 215 млн. тн, из них грузов в контейнерах — на 155 млн. тн.

В бухте Козьмино (Дальний Восток, «золотой треугольник» границ Российской Федерации, Китая и Северной Кореи) начал работу морской порт, обеспечивающий функционирование нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО). К 2015 г. пропускная способность порта достигнет 50 млн. тн в год, а в перспективе — 70 млн. тн.

Особое внимание в программе уделено строительству контейнерных терминалов, поскольку именно контейнерные перевозки имеют наилучшие перспективы развития.

Подпрограмма предусматривает строительство контейнерных мощностей в порту Усть\_Луга, в новом морском грузовом районе «Бронка» порта Санкт\_Петербург (Ленинградская область). Запланировано также развитие существующих контейнерных терминалов в портах Новороссийск, Находка, Владивосток.

В рамках проекта «Развитие транспортного узла «Восточный — Находка» разработана генеральная схема Находкинского транспортного узла. Проведены мероприятия по определению мест расположения угольных и зерновых терминалов в портах Восточный и Находка, а также в других портах южного Приморья.

К концу 2015 года в Российской Федерации планируется иметь портовые мощности, не только полностью обеспечивающие потребности экономики страны во внешнеторговых перевозках (более 1 млрд. тн в год), но и создать 20 % резерв, необходимый для роста производства и развития транзита грузов мировой торговли.

Одной из основных задач в развитии портового комплекса России является улучшение инвестиционной привлекательности портового бизнеса и создание комфортных условий для частного бизнеса в морских портах. В качестве проблем можно назвать следующие:

- развитие автомобильных и железнодорожных подъездов к портам до сих пор является существенным сдерживающим фактором;
- сложности определения порядка компенсации частным инвесторам стоимости строительства и оборудования объектов пункта пропуска, созданных на средства инвесторов и передаваемых в ведение Федерального агентства по обустройству государственной границы (Росграница);
- не урегулированность вопросов, находящиеся на стыке разных отраслей законодательства градостроительного, земельного, водного; (пример - создание намывных территорий с последующим строительством на них).

В 2011 году Российская Федерация вступила во Всемирную торговую организацию (ВТО), основной смысл деятельности которой заключается в гарантировании недискриминационного доступа товаров и услуг на рынки стран-членов ВТО. В соответствии с условиями вступления России в ВТО, постепенное снижение пошлин предполагается на ряд импортных товаров.

При этом переходные периоды для либерализации доступа на рынок, как правило, составляют 2-3 года. По наиболее чувствительным товарам – 5-7 лет.

**Ввиду низкой конкурентоспособности российского производства, в среднесрочной перспективе вступление в ВТО лишь усилит традиционную сырьевую ориентацию российского экспорта и будет способствовать ему через облегчение доступа на иностранные рынки.**

По мнению экспертов в области морской логистики, рост грузооборота российских портов произошел и без вступления Российской Федерации в ВТО благодаря развитию экономики, увеличению производства ВВП, дальнейшему укреплению хозяйственных связей между регионами. В данной сфере европейский рынок более привлекателен для российских поставщиков, нежели, к примеру, американский (появившиеся проблемы по поставкам российского металла в результате действий американского рынка). Но если все же экспорт на европейском направлении нарастить не удастся, возможно, получится активизироваться в Китае (где также теперь должны отменить ряд пошлин) или на Ближнем Востоке (развитие портов Каспийского и Черноморского регионов).

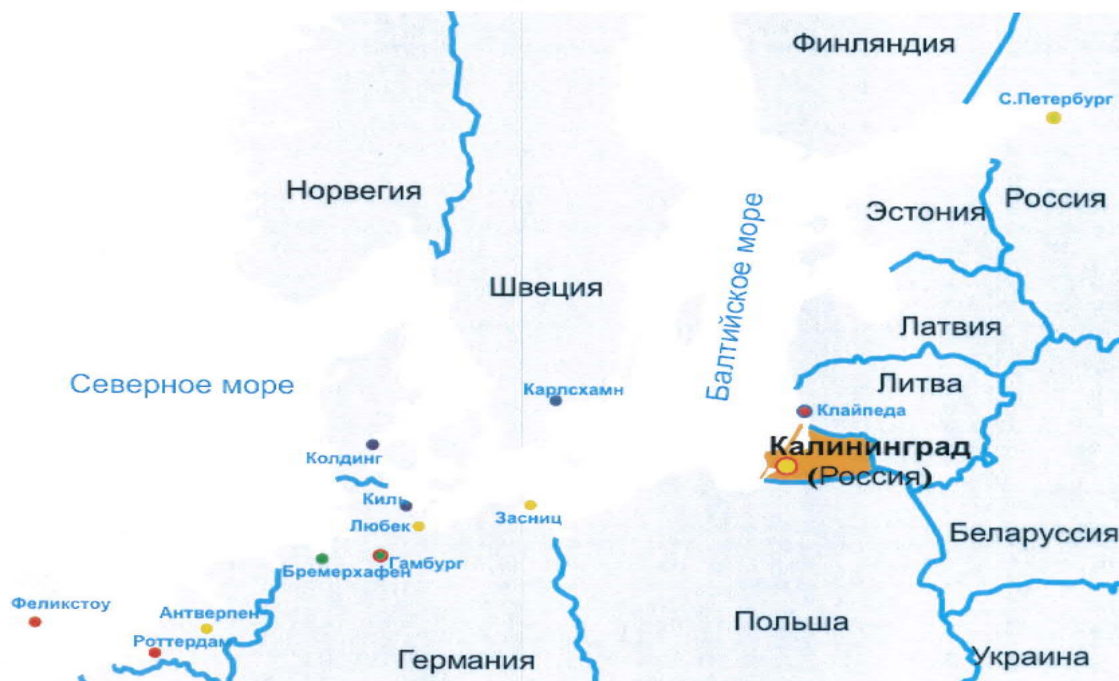
## **2. Обустройство и техническое оснащение таможенных постов международного морского порта Калининград**

В соответствии с Планом служебных командировок на 2014 год организовано изучение практики строительства (реконструкции) и технического оснащения морских пунктов пропуска через внешнюю границу Таможенного союза в соответствии с Едиными типовыми требованиями, утвержденными решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688 «О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного и транспортного контроля, осуществляемых в пунктах пропуска через внешнюю границу государств – членов Таможенного союза, Классификации пунктов пропуска через внешнюю границу государств–членов Таможенного союза и форме Паспорта пункта пропуска через внешнюю границу государств – членов Таможенного союза».

Ознакомление с практикой работы контролирующих органов, обобщение положительного опыта и изучение проводилось по следующим вопросам:

1. Обустройство и техническое оснащение морских пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза;
2. Информационное взаимодействие между органами исполнительной власти государств-членов Евразийского экономического союза в пункте пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, а также автоматизация процессов государственного контроля;
3. Предварительное информирование в морских пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза.





Морской порт Калининград — российский порт на юго-восточном побережье Балтийского моря, единственный незамерзающий порт России на Балтике. Состоит из морского торгового, морского рыбного и речного портов.

Порт имеет выгодное положение. Расстояние до столиц близлежащих государств — Вильнюса, Риги, Минска, Варшавы, Берлина, Копенгагена и Стокгольма составляет от 400 до 650 километров, а до крупнейших иностранных портов на Балтике — от 400 до 700 километров. Порт Калининград связан контейнерными линиями с портами Нидерландов, Великобритании, Германии, Польши и Литвы.

Калининград, наряду с портами Усть-Луга и Санкт-Петербург, — российские порты, обслуживающие экспортно-импортные грузопотоки на Балтике. При этом Калининград южнее, а значит — значительно ближе по плечу к европейским трансконтинентальным гипернакопителям и при линейном грузовом варианте несравнимо дешевле других портов на Балтике. Портовые сборы в Калининграде также меньше, чем в других портах на Балтике, например на 40 % меньше, чем, в Клайпеде.

Из-за низкой солености воды Балтийское море зимой более уязвимо, чем океаны. По статистике, оно замерзает вплоть до Датских проливов раз в 50 лет (в последний раз это произошло в 1987 году). Финский залив же полностью покрывается льдом примерно раз в 10 лет, а его восточная часть — каждый год. Поэтому те грузовладельцы, которые выбрали калининградское направление, практически избежали погодных зимних рисков и имеют большое конкурентное преимущество. Не менее перспективно для порта и российское направление грузового транзита, как в сторону «материковой суши», так и по морю в Усть-Лугу и Санкт-Петербург.

К порту Калининград подходит Калининградский морской канал, через который следуют суда. Длина Калининградского морского канала 43 километра, ширина 50 — 80 метров и глубина от 9 до 10,5 метра. По каналу могут проходить суда длиной до 200 метров, осадкой — восемь метров, а на участке канала длиной 22,6 км с осадкой до 9,4 метров и грузоподъемностью до 30000 тонн. Среднее время прохождения канала — 3 часа. Движение по каналу реверсивное. Заход и выход судов осуществляется, как правило, два раза в сутки.

В целях увеличения грузооборота Морского порта Калининград для «ЛУКОЙЛ-Калининград-морнефть» проведено расширение и углубление 27 км канала от входных молов в Балтийске до поселка Ижевское – участка, через который «ЛУКОЙЛ» экспортирует нефтепродукты танкерным флотом. Затем аналогичные работы провела группа компаний «Содружество-Соя». Благодаря этому на терминал «ЛУКОЙЛа» сегодня могут заходить суда грузоподъемностью 18-20 тыс. тонн, а к причалам «Содружества-Соя» швартуются суда до 30 тыс.

### ***Справочно История порта***



*Первое упоминание о портовой гавани у замка Кёнигсберг относится к 1339 году. Этот год считается годом основания торгового порта. В следующем, 1340 году, три средневековых города Альштадт, Лебених и Кнайпхоф, которые располагались рядом с замком Кёнигсберг, вошли в торговый союз «Ганза». С тех пор порт постоянно развивался и расширялся. В 1440 году на реке Прегель вдоль набережных Альштадта и Кнайпхофа были проведены работы по углублению дна. В 1682 году по решению Кнайпхофского городского Совета по берегам Прегеля была проложена дамба, которая затем в 1736 году была удлинена до залива. В 1811 году Восточно-прусское правительство передало управление Кёнигсбергским и Пиллауским портами Кёнигсбергскому купеческому сословию. В 1818 году Кёнигсбергский порт посетило 320 торговых судов, а в 1828 году в порт пришёл первый пароход «Коперникус», построенный в Эльбинге. С 1855 года на первом железном паровом судне «Шнель» стали осуществляться регулярные перевозки между Кёнигсбергом и Тильзитом.*

*Заметную роль играли торговые отношения между Германией и Россией. Через Кёнигсберг шёл большой поток российской сельскохозяйственной продукции: зерно, бобовые, лён, пенька и т. д. Имеющиеся портовые сооружения в Кёнигсберге сдерживали постоянно возрастающий рост грузооборота с Россией. Так, в 1897 году на набережной реки Прегель были построены зернохранилище и вальцовая мельница (до 1930 года это зернохранилище считалось самым большим складом в Европе). Кроме того, магистрат Кёнигсберга принял решение о расширении портовых сооружений и отвёл для создания пяти искусственных гаваней площадь в 220 гектар<sup>[5]</sup>. Однако начавшиеся в 1904 году строительные работы по расширению старого порта были прекращены в 1915 году из-за Первой мировой войны и были продолжены только в 1921 году. 13 июня 1924 года был торжественно открыт новый Кёнигсбергский порт. В новом порту на южном берегу реки Прегель из планировавшихся пяти гаваней было построено только три: Свободная, Индустриальная и Лесная. В 1930 году он имел 100 тыс. м<sup>2</sup> навесных и складских площадей, был оснащён 30-ю электрическими порталными кранами и считался самым совершенным на Балтийском море. Во время Второй мировой войны порт был сильно разрушен, однако стал одним из первых гражданских предприятий, начавших функционировать в послевоенном Кёнигсберге. 20 июня 1945 года считается датой основания Калининградского порта на Балтийском море. 15 сентября 1992 года во время приватизации порт из государственного предприятия был преобразован в товарищество с ограниченной ответственностью, а впоследствии — в акционерное общество «Морской торговый порт Калининград». В настоящее время предприятие носит название ОАО «Калининградский морской торговый порт». В мае 1991 года порт был открыт для захода иностранных судов.*

Портовая деятельность Калининграда обеспечена предприятиями, завозящими сырьё морским путем и таким же путем вывозящими готовую продукцию.

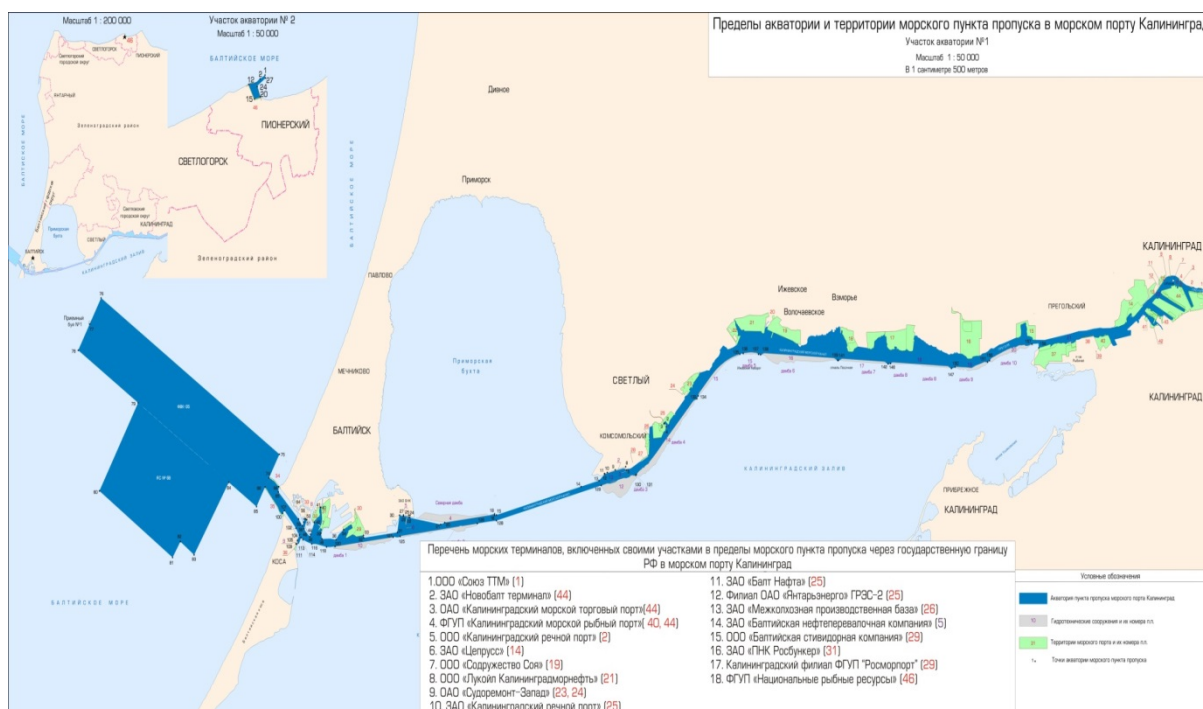
Распоряжением Правительства РФ от 27.01.2012 г. №61-р пять пунктов пропуска были закрыты как самостоятельные пункты пропуска, но ни один не прекратил работу, так как все они – составные части единого морского пункта пропуска.

Приказом Росграницы от 20.02.2012 г. №22-ОД утверждены пределы морского пункта пропуска в морском порту Калининград. В пределы единого пункта пропуска вошли 4 отдельных участка в городах Калининград, Светлый, Балтийск, Пионерский, а также 18 терминалов.

Порт Калининград территориально делится на четыре грузовых района: Калининградский грузовой район, Светловский грузовой район, Балтийский грузовой район, а также удаленный грузовой район Пионерский. Причалы порта, общей протяжённостью 17 км, расположены на северной стороне



Калининградского морского канала, а также в устьевой части реки Преголя с примыкающими гаванями.



17 различных стивидорных компаний предоставляют услуги по перевалке грузов: нефть и нефтепродукты, уголь, кокс, лесные грузы и грузы лесопереработки (пиломатериалы, фанера, целлюлоза, бумага), черные металлы, ферросплавы, минеральные удобрения (жидкие, навалом и в различной упаковке), зерновые грузы.

Акватории рыбного и торгового портов граничат друг с другом и включают три искусственных гавани: Вольную, Индустриальную, Лесную и часть реки Преголя.

Централизация пункта пропуска позволила разработать единую технологическую схему организации пропуска через государственную границу Российской Федерации и применить единый порядок оформления, понятный как государственным контролирующим органам, так и хозяйствующим субъектам. Данное обстоятельство положительно влияет на ритмичность и слаженность работы всего морского порта Калининград.

Порядка 20 различных стивидорных компаний предоставляют услуги по перевалке грузов: нефть и нефтепродукты, уголь, кокс, лесные грузы и грузы лесопереработки (пиломатериалы, фанера, целлюлоза, бумага), черные металлы, ферросплавы, минеральные удобрения (жидкие, навалом и в различной упаковке), зерновые грузы.

Рост грузооборота в 2014 году (на 11 %) произошел в основном за счет импорта минерально-строительных грузов, предназначенных для строительства инфраструктуры чемпионата мира по футболу 2018 года. В

частности, в первом полугодии активно шло строительство автобана «Приморское кольцо».

Также вырос экспорт угля, зерновых и металлов. Экспорт нефтепродуктов остался на прежнем уровне.

По прогнозам, в ближайшие 3-4 года будет продолжать расти поток минерально-строительных грузов, тогда как в отношении нефтяных грузов такой уверенности нет, что частично объясняется растущей конкуренцией за их перевалку с портом Усть-Луга.

Группа компаний «Содружество-Соя» заканчивает работы по строительству второй очереди своего перегрузочного комплекса в порту города Светлый, что приведет к увеличению грузооборота порта до 5-6 млн тонн. Ведутся активные строительные работы «Балтийской стивидорной компанией» в Балтийске. О готовности построить причальные комплексы в порту заявили компании «Алко-Нафта», «Автотор» и другие.

В настоящее время идет рабочее проектирование порта-хаба для контейнерных грузов, но вопрос с инвестициями до конца пока не решен. В данном проекте есть государственная сторона, а есть частный инвестор, который должен войти в проект, неся определенные гарантии со своей стороны.

***Разработан проект по дальнейшей реконструкции Калининградского морского канала, что позволит заходить в порт судам грузоподъемностью более 30 тыс. тонн.***

В результате создания достаточно развитой инфраструктуры для перевалки контейнеров через Калининградский морской торговый порт сейчас стабильно работают контейнерные судоходные линии и растет объем перевалки контейнеров.

Порт реконструировал все старые склады, построил 3 новых склада-холодильника общей площадью почти 9 тыс. кв. метров, переоборудовал комплекс перевалки жидких удобрений под перевалку мазута. Почти полностью был обновлен парк перегрузочной техники.

Основу стратегии развития Калининградского морского торгового порта составляет привлечение новых грузопотоков и закрепление старых.

***На территории порта создаются условия для развития производств, позволяющих пользоваться льготами Калининградской Особой экономической зоны.***

На территории порта работают производства: по фасовке минеральных удобрений, по доработке таких грузов как коксовая крошка, пиломатериалы.

***Вместе с белорусской компанией «Содружество» на территории порта построен цех производства биологических кормовых добавок. Для ускорения процесса оформления грузов и удобства клиентов порт построил на своей территории Центр оформления грузов, в котором разместились органы таможенного, пограничного, ветеринарного и фитосанитарного контроля, таможенного брокера и отделения банка.***

Территория порта является регионом деятельности трех таможенных постов Калининградской областной таможни: Светлый, Балтийск и Морской порт Калининград им. Ю.С. Хазова.

Приказом ФТС России от 10.08.2010 № 1494 был создан Калининградский энергетический таможенный пост (со статусом юридического лица), также осуществляющий декларирование товаров, перемещаемых морским видом транспорта.

**Таможенные посты Калининградской областной таможни, расположенные в пункте пропуска в морском порту Калининград специализируются по декларированию следующих грузов:**

- **Светлый** - насыпные грузы, а также товары, перемещаемые автомобильным и ж/д транспортом<sup>1</sup>;
- **Балтийск** - контейнерные грузы, грузы на пароме;
- **Морской порт Калининград им. Н.С. Хазова** – навалочные, лесные, генеральные, контейнерные грузы.

### **I Таможенный пост Балтийск**



1. Грузо-пассажирский железнодорожный и автомобильный паромный терминал.

Оператор: Калининградское управление Северо-западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Имеются два причала: ж/д паромный и обычный, открытые складские площадки площадью 107 260 кв.м., пассажирский терминал (до 2400 чел./сут.). Характер грузов – ро-ро

---

(авто и спецтехника), ж/д вагоны (нефтепродукты, соевый шрот). Кроме того, обрабатываются пассажирские круизные суда. В настоящее время функционируют две паромные линии: Балтийск – Засниц (Германия) – Усть-Луга, и Балтийск – Усть-Луга (грузовые паромы «Балтийск» и «Petersburg»), в летний сезон осуществляются судозаходы пассажирских круизных судов.

Проектная пропускная способность – 5,2 млн. тонн в год. Всего перевалено за 2011 год – 588 тыс. тонн, 12 688 пассажиров (121 судозаход), за 2012 год – 952 тыс. тонн, 16 530 пассажиров (502 судозахода), за 2013 год – 1 063 тыс. тонн, 13 114 пассажиров (716 судозаходов).

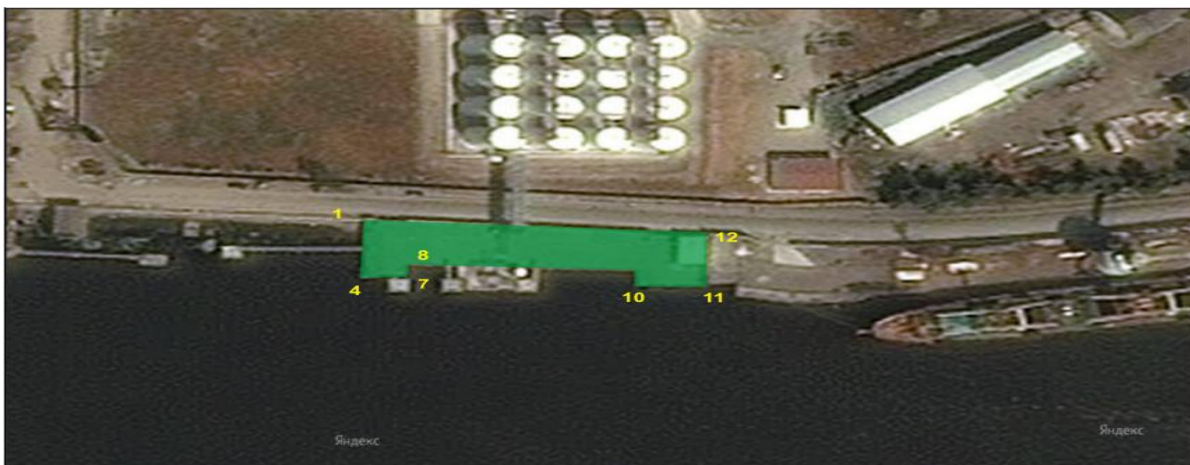
## 2. Контейнерный терминал ООО «БСК».

Оператор: ООО «Балтийская стивидорная компания». Имеется один причал, открытые складские площадки площадью 55 000 кв.м, крытые складские помещения (1500 кв.м.). В настоящее время функционируют две контейнерные линии: Гданьск (Германия) – Балтийск (компания Maersk), Бремерхафен (Германия) – Балтийск (компания MSC). Всего перевалено за 2011 год – 161500 TEUs (100 судозаходов), за 2012 год – 185000 TEUs (302 судозахода), за 2013 год – 166600 TEUs (370 судозаходов).

С целью развития контейнерного терминала и увеличения его пропускной способности ООО «БСК» разработан и реализуется инвестиционный проект во взаимодействии с ФГУП «Росморпорт». Реализация проекта развития контейнерного терминала предусматривает:

- Увеличение контейнерооборота до 400 тыс. TEUs в год.
- Приобретение новейшего специализированного перегрузочного оборудования и значительное сокращение времени обработки судов.
- Внедрение современного программного и аппаратного обеспечения для автоматизации и оптимизации технологических процессов обработки контейнеров.
- Увеличение емкости склада единовременного хранения до 9000 TEU (расширение существующих площадок для хранения контейнеров).
- Обеспечение возможности приёма судов-контейнеровозов вместимостью до 1500 TEU (строительство дополнительного причала).

Должностными лицами таможенного поста Балтийск также осуществляются таможенные операции и проводится таможенный контроль в отношении маломерных прогулочных и спортивных судов (яхт), перемещаемых физическими лицами. Всего оформлено маломерных прогулочных и спортивных судов за 2011 год - 508 судов, за 2012 год – 574 судна, за 2013 год – 644 судна.



Графическое изображение территории пункта пропуска в границах ООО «Балтийская стивидорная компания» и железнодорожного паромного комплекса ФГУП «Росморпорт»



## II Таможенный пост Морской порт Калининград

1. ЗАО «НОВОБАЛТ Терминал»  
открытые складские площадки (5 шт.) общая площадь – 17514,40 кв.м.  
характер грузов: навалочные экспортные – кокс, уголь.  
акватория (1 причал) площадью – 5496 кв.м.
2. ООО «Союз-ТТМ»  
акватория (1 причал) площадью – 2499 кв.м.  
характер грузов: наливные импортные – жиры, пальмовые масла.
3. ЗАО «ТрансБалтСервис»  
емкости (3 шт.) общим объемом – 9000 кв.м.  
характер грузов: наливные экспортные – мазут.
4. ОАО «Калининградский морской торговый порт»

открытые складские площадки (50 шт.) общей площадью – 214528,4 кв.м.

характер грузов:

– навалочные экспортные – кокс, уголь, лом черных металлов, прокат металлов, ферросплавы, чугун в чушках, щебень, шрот.

– генеральные импортные – контейнера.

крытые складские помещения (12 шт. из них 3 холодильника) общей площадью – 49638,07 кв.м.

характер грузов:

– навалочные экспортные – ферросплавы, чугун, сталь.

– генеральные импортные – мороженые мясо и рыбопродукты.

емкости (4 шт.) общим объемом – 6800 кв.м.

характер грузов: насыпные импортные – цемент.

акватория (18 причалов) площадью – 56847 кв.м.

- открытая складская площадка № 214 (литера I) площадь – 6037,0 кв.м. предназначена для эксплуатации мобильного инспекционно-досмотрового комплекса.

#### 5. ОАО «Портовый элеватор»

емкости для хранения экспортных зерновых грузов общей площадью:

– элеватор № 1 – 7475 кв.м (объем – 24816 куб. м.) (13 секций.);

– элеватор № 2 – 8625 кв.м (объем – 26696 куб. м.) (15 секций);

– элеватор № 3 – 648 кв.м (объем – 21432 куб. м.) (30 силосов, 13 бункеров).

характер грузов: насыпные – рапс, зерновые, хмель.

#### 6. ЗАО «Терминал ГМБ»

крытое складское помещение (1 шт.) площадью – 3952,1 кв.м.

комплекс по фасовке экспортных минеральных удобрений (1 шт.) площадью – 200,0 кв.м.

характер грузов: навалочные – минеральные удобрения.

#### 7. ФГУП «Калининградский морской рыбный порт»

открытые складские площадки (18 шт.) общей площадью – 46903,9 кв.м.

характер грузов:

– навалочные экспортные – лом черных металлов, щебень;

– генеральные импортные – контейнера.

крытые складские помещения (8 шт. из них 3 холодильника) общей площадью – 33965,3 кв.м.

характер грузов:

– навалочные экспортные – пакетированные минеральные удобрения.

– генеральные импортные – мороженые мясо и рыбопродукты.

емкости (8 шт.) общим объемом – 356000 куб.м.

характер грузов: наливные экспортные – дизельное топливо, аммиак.

акватория (15 причалов) площадью – 53743 кв.м. - приказ Калининградской областной таможни от 13.10.2008 № 968 «О создании постоянной зоны таможенного контроля»

#### 8. ЗАО «ГРИН Терминал»

крытое складское помещение (1 холодильник) площадью – 2443,8 кв.м.  
характер грузов: импортная мороженая мясо и рыбопродукция.

#### 9. Топливо-грузовой комплекс ФГУП «Калининградский морской рыбный порт»

емкости (15 шт.) общим объемом – 356000 куб.м.

характер грузов: наливные экспортные – дизельное топливо, бензин.

акватория (2 причала) площадью – 4734 кв.м. - приказ Калининградской областной таможни от 13.10.2008 № 967 «О создании постоянной зоны таможенного контроля»

#### 10. ЗАО «Цепрусс»

открытая складская площадка (1 шт.) площадью – 7646 кв.м.

характер грузов: навалочные импортные – щебень.

акватория (1 причал) площадью – 5874 кв.м.

#### 11. Морской порт Пионерский

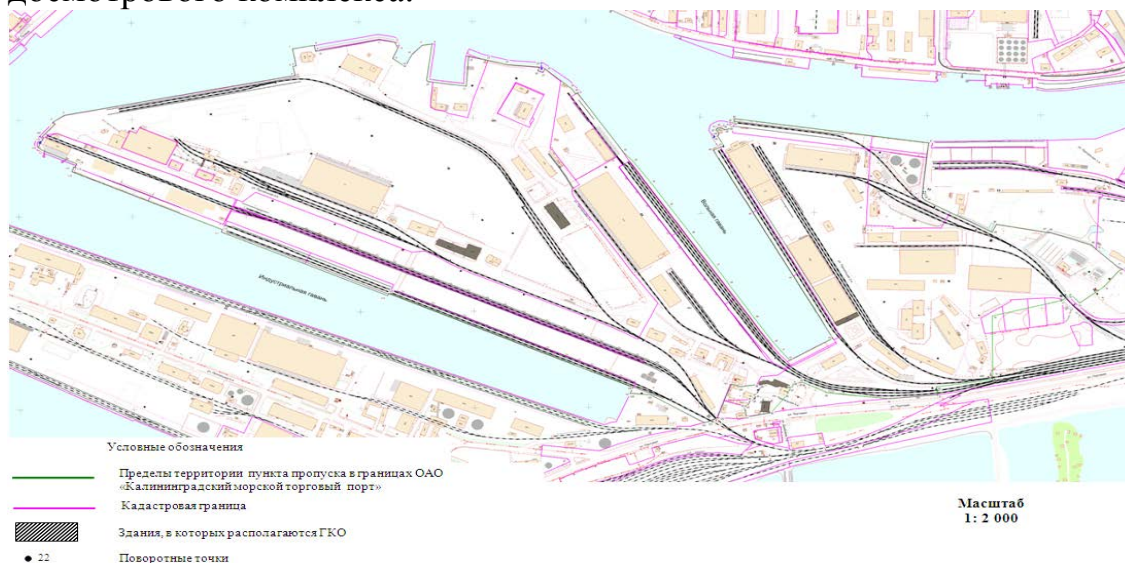
акватория (3 причала) площадь – 6090 кв.м.

характер грузов: наливные экспортные, рыбопродукция импортная.

#### 12. ФГУП «Калининградский морской рыбный порт»

открытая складская площадка № 19 «А» площадью – 6019,5 кв.м.

предназначена для эксплуатации мобильного инспекционно-досмотрового комплекса.



### III Таможенный пост Светлый

В зоне деятельности таможенного поста Светлый (по состоянию на 21.02.2014) функционируют 4 терминала, входящих в компетенцию Калининградской областной таможни, на которых происходит обработка и перевалка грузов:

#### 1. Терминал ЗАО "Содружество Соя"

Группа компаний «Содружество» является крупнейшим производителем растительных масел и шротов, как Российской Федерации, так и в Европе. Три завода по переработке маслосодержащих культур располагаются в

границах морского порта Калининград: ЗАО «Содружество Соя», ЗАО «Агропродукт», ЗАО «Терминал».

Портовая инфраструктура включает 9 причалов (причалы №№ 1,2,3,4,5,6,7,8,9) для приемки морских судов.

- в 2012 году было осуществлено: 450 судозахода;

- в 2013 год было осуществлено: 688 судозахода.

Режим работы круглосуточный.

## **2. Терминал ООО "ЛУКОЙЛ Калининградморнефть"**

В пределах ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» (причал №3) осуществляется материально-техническое снабжение Морской ледостойкой стационарной платформы Д-6.

- в 2012 году было осуществлено: 85 судозахода,

- в 2013 году было осуществлено: 85 судозахода,

Режим работы круглосуточный.

## **3. Терминал ОАО "Судоремонт - Запад"**

В пределах ООО «Судоремонт - Запад» (причал №7) имеется возможность приема на заход морских, речных, парусных судов, оборудован специальными техническими средствами для погрузки/выгрузки разного характера грузов.

- в 2012 году было осуществлено: 43 судозахода;

- в 2013 году было осуществлено: 49 судозахода.

Режим работы круглосуточный.

## **4. Терминал ЗАО "Межколхозная производственная база"**

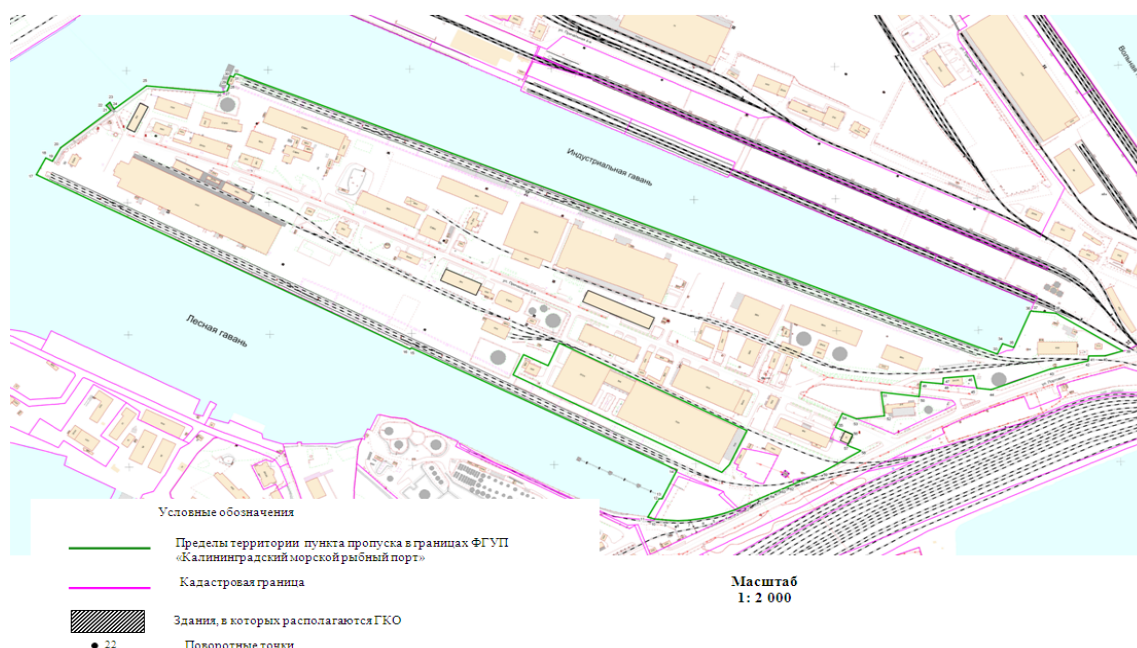
В пределах ЗАО «Межколхозная производственная база» (причалы №№ 4;5) имеется возможность приема на заход рыбопромысловых морских, речных судов, а так же судоремонтные, погрузочно-разгрузочные работы, бункеровка питьевой водой и топливом, облуживание и ремонт грузоподъемной техники и механизмов, электрооборудования.

- в 2012 году было осуществлено: 931 судозахода,

- в 2013 году было осуществлено: 1119 судозахода,

Режим работы круглосуточный.





Привлечение участников ВЭД в порт Калининград, в том числе развитие российского направления грузового транзита, возможно при условии выравнивания ж/д тарифов на тонну-километр для грузов, идущих в Калининградскую область по территории Литовской республики из расчета стоимости за тонну/километр по российской части и развития припортовой инфраструктуры.

В перспективе видится строительство нового контейнерного терминала, способного обеспечить растущие потребности сборочных предприятий Калининградской области, а также строительство глубоководного порта.

В развитии инфраструктуры порта Калининград заинтересованы и таможенные органы. Имеющаяся инфраструктура порта в настоящее время не в полной мере соответствует требованиям таможенных органов для проведения таможенного контроля и совершения таможенных операций, предусмотренных таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством Российской Федерации о таможенном деле.

При этом следует отметить недостаточное количество погрузочно-разгрузочной техники в пункте пропуска в Морском порту Калининград, что существенно увеличивает время на совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля ввиду возникающих трудностей при проведении таможенного осмотра и таможенного досмотра контейнеров, так как доступ к контейнерам в ЗТК затруднен.

***Необходимо отметить, что 97% всех временных затрат связаны с такими факторами, как коммерческие условия хранения и степень развитости технологической инфраструктуры стивидорной компании (материально-технического оснащения места временного хранения, сроков выставления контейнеров грузовым оператором на основании заявок заинтересованных лиц, предоставления докеров для проведения погрузо-разгрузочных работ, подачи заявок на вывоз контейнеров из***

### ***ПЗТК) и проведения иных видов государственного контроля в пункте пропуска.***

На таможенный пост импортировались товары из 68 стран мира. Основные страны-контрагенты:

Польша – 38%

Нидерланды – 15%

Германия – 14%

Дания – 8%

Норвегия – 8%

Швеция – 6%

В товарной структуре импорта основные позиции занимают такие товары как щебень, цемент (50% всего импорта), соевые бобы (20%-ГМП), органические вещества и отходы пищевой промышленности (8%), комплектующие для транспортных средств (4%), мясо и рыба (3%), масложировая продукция (2%).

Товарная структура экспорта: органические вещества и отходы пищевой промышленности (27%), масложировая продукция (20%), отходы и лом черных металлов (15%), удобрения (12%), кокс и торф (3%), древесина (2%).

Грузооборот морского порта составляет более 20 млн. тонн, объем перевалки контейнеров превышает 300 тысяч TEUs. Порт Калининграда связан контейнерными линиями с портами Голландии, Англии, Германии, Польши, Литвы.

Основными путями совершенствования таможенного контроля в морских портах являются:

1. Выборочное участие должностных лиц в комиссионном оформлении судов, осуществление таможенных операций с морскими судами без участия должностных лиц на борту судна (только в 7% осуществляется подъем должностных лиц на борт судна)
2. Мониторинг сроков нахождения контейнеров в порту Калининграда показывает, что на таможенные операции приходится около 3% всего времени нахождения судна в порту.
3. Применение и внедрение новых информационных технологий. Получение предварительной информации в отношении прибывающих судов позволяет более эффективно планировать график обработки судов, грузовые работы в порту.
4. Автоматизация предоставления в таможенные органы отчетности о хранимых товарах (в электронной форме).

## **ПРОТОТИП ПОРТАЛА «МОРСКОЙ ПОРТ»**

В настоящее время в рамках программы ФТС России в Калининградском порту внедрен прототип Портала «Морской порт», основная цель которого – улучшение взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности, государственными органами контроля. С этой целью создано единое информационное поле.

Портал создал возможность существенно сократить время пребывания судна в порту и устранить бумажный документооборот.

В целях отработки прототипа Портала, проводится его тестирование в морских пунктах пропуска, в том числе в порту Калининграда.



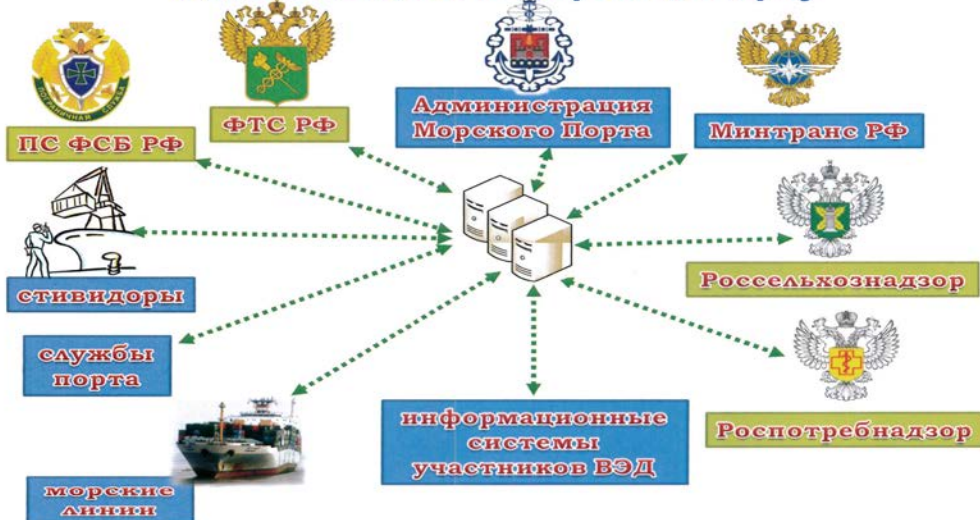
Доступ к Порталу «Морской порт» имеют:

- сотрудники Администрации порта;
- лица, связанные с перемещением товаров через таможенную границу, в том числе отправитель, получатель, экспедитор, декларант;
- судовые агенты, имеющие информацию о судне и перевозимых на них товарах;
- уполномоченные сотрудники компаний, осуществляющих погрузку и выгрузку товаров с морских судов, их хранение в ЗТК и СВХ;
- судовые агенты, имеющие информацию о судне и товарах;
- должностные лица таможенных органов;
- должностные лица, осуществляющие государственный контроль (надзор) за перемещением подконтрольной продукции через таможенную границу.

## Схема взаимодействия судовладельца с государственными контрольными органами в морском порту при приходе судна



## Схема функционирования механизма «единого окна» в морском порту



Возможности Портала «Морской порт»:

- прием и фиксация результатов анализа предварительной информации о морском судне и товарах;
- обеспечение информационного взаимодействия после прибытия морского судна путем направления информации, документов и сведений в электронной форме или представления доступа к информации, относящейся к компетенции участников бизнес-процессов в морском порту;
- принятие рекомендаций и окончательных решений в отношении судов и товаров, доведение принятых решений до заинтересованных лиц;

- обмен сообщениями и уведомлениями между должностными лицами таможенного поста и другими участниками процесса международной перевозки товаров;
- использование справочной информации (нормативно-правовая база, реестры морских перевозчиков).

### **Оснащение таможенных постов порта Калининград ТСТК**

Таможенные посты порта Калининград укомплектованы техническими средствами (далее - ТС) таможенного контроля а также иными техническими средствами контроля в объеме, необходимом для выполнения функций и задач, возложенных на органы государственного контроля Российской Федерации, состав ТС перечислен в Приложении 1,2,3).

При осуществления таможенного контроля на специально оборудованных площадках порта, применяется 2 мобильных инспекционно-досмотровый комплекса, использующийся с 2008 года, с энергией тормозного излучения пучка 3,8 МэВ.



***Контроль мобильным ИДК***

В порту осуществляются все виды государственного контроля (пограничный, таможенный, санитарно-карантинный, ветеринарный, картинный фитосанитарный и транспортный контроль).

### **Приложение 1 Участки в г. Калининград**

Наименование	Основание для использования	Количество, имеющееся в наличии
--------------	-----------------------------	---------------------------------

Органы таможенного контроля			
Прибор для анализа содержания химических веществ и /или соединений			2
Технические средства дистанционного обнаружения наркотических и взрывчатых веществ			1
Металлоискатель портативный			2
Досмотровые эндоскопы			1
Технический видеоскоп полужесткий			2
Портативная телевизионная система досмотра для визуального обследования труднодоступных мест			1
Прибор портативный радиотехнический дистанционного зондирования сыпучих, навалочных и гомогенных грузов			1
Прибор для идентификации лесо- и пиломатериалов лиственных и хвойных пород древесины			1
Досмотровый фонарь большой дальности освещения			6
Досмотровое зеркало			1
Набор инструментов индивидуального использования			2
Прибор для идентификации драгоценных металлов			2
Прибор контроля подлинности документов, денежных знаков и защищенных бумаг			2
Фотокамера цифровая			6
Видеокамера цифровая			1
Весы электронные с НПВ до 3 кг			1
Весы электронные с НПВ более 150 кг			1
Измеритель влажности древесины			2
Рулетка измерительная металлическая			3
Многофункциональные устройства			4
Система радиационного контроля стационарная			
Янтарь-1П			3
Янтарь-2П			1
Янтарь-1А			4
Янтарь-1Ж			7
Радиометр-спектрометр универсальный МКС-А02-1М			3
Поисковый дозиметрический прибор двухканальный ИСП РМ1401К-01			4
Поисковый гамма-дозиметрический прибор ДРС РМ1401(М)			5
Индивидуальные дозиметры рентгеновского и гамма-излучения ДКГ РМ 1621			3
Индивидуальные дозиметры гамма-			2

Типовые требования к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденные, приказом ФТС России от 31.10.2008 № 1349.

излучения ДКГ РМ1203				
Дозиметр рентгеновского и гамма-излучения				1
Средства индивидуальной радиационной защиты				7
<b>Органы санитарно-карантинного контроля</b>				
Телевизионная установка для дистанционного измерения температуры		Решение Комиссии Таможенного союза от 28.12.10 № 299, Приказ Минздравсоцразвития от 09.12.2008 г. № 701н), Приказ Роспотребнадз от 27.08.2012 N 871		
Облучатель-рециркулятор воздуха типа «Дезар-7»	Федеральная собственность, Управление Роспотребнадзора по Калинингр. области	То же		3
<b>Средства контроля</b>		То же		
Дозиметр-радиометр ДКС-96	То же	То же		3
Дозиметр гамма-излучения ДКГ-02-У «Арбитр»	То же	То же		4
Инфракрасный термометр серии «Кельвин КБ Диполь М (Пироцельс)»	То же	То же		4
<b>Противоэпидемическое имущество</b>				
Комплект медицинский (укладка универсальная для забора материала от людей и из объектов окружающей среды для исследования на особо опасные инфекционные болезни) - в составе комплекта – 4 укладки	То же	То же		3
Комплект защитной одежды	То же	То же		3
<b>Органы ветеринарного контроля</b>				
Термометр электрический	Федеральная, Россельхознадзор по	Приказ Минсельхоза		2

	Калининградской области	РФ от 23.06.2008 № 270, Постановление правительства РФ от 02.02.2005г. № 50		
Дрель или шуруповерт		То же		2
Фонарь электрический	Федеральная, Россельхознадзор по Калининградской области	То же		3
Погрузочно-разгрузочная техника	Частная, ОАО «Калининградский морской торговый порт»	То же		1
Помещение для осмотра и хранения грузов, не требующих специальных температурных режимов	Частная, ОАО «Калининградский морской торговый порт»	То же	1х60м <sup>3</sup>	69680м <sup>3</sup>
Специальное оборудование: Пробники металлические для отбора проб мяса		То же		Нет
Щуп для взятия проб масла и жиров	Федеральная, Россельхознадзор по Калининградской области	То же		1
Щуп для взятия проб сухих веществ.	Федеральная, Россельхознадзор по Калининградской области	То же		1
<b>Органы карантинного фитосанитарного контроля</b>				
Средство проведения фитосанитарного контроля: Погрузочно-разгрузочная техника с обслуживающим персоналом  Весовое оборудование	нет	Постановление Правительства РФ от 02.02.2005го № 50	Приказ МСХ РФ от 23.06.2008 № 271: В количестве, обеспечивающем возможность досмотра (проведение разгрузочных работ)	Имеется         1



**Участки в г. Балтийск**

Наименование		Основание для использования		Количество, имеющиеся в наличии
Органы таможенного контроля				
Досмотровая рентгеновская техника	Федеральная, ФТС России, Калининградская областная таможня	Типовые требования к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденные, приказом ФТС России от 31.10.2008 № 1349.		3
Металлоискатели портативные				4
Металлоискатель стационарный				2
Прибор для анализа содержания химических веществ и /или соединений				1
Технический видеоскоп полужесткий				2
Портативная телевизионная система досмотра для визуального обследования труднодоступных мест				1
Досмотровые эндоскопы				1
Прибор контроля подлинности документов, денежных знаков и защищенных бумаг				2
Детекторы банкнот стационарные				2
Измерительная лесная вилка				1
Измеритель влажности древесины				1
Система радиационного контроля стационарная Янтарь-1П Янтарь-1А				2 2
Радиометр-спектрометр универсальный МКС-А03-1				0
Поисковый дозиметрический прибор двухканальный ИСП РМ1401К-01				4
Индивидуальные дозиметры рентгеновского и гамма-излучения ДКГ РМ 1621		3		
Индивидуальные дозиметры гамма-излучения ДКГ РМ1203		2		
Средства индивидуальной радиационной защиты		2		
Стационарные системы радиационного контроля: Янтарь -1Ж	ФГУП "Росморпорт"			4

Телевизионная установка для дистанционного измерения температуры		Решение Комиссии Таможенного союза от 28.12.10 № 299, Приказ Минздравсоцразвития от 09.12.2008 г. № 701н), Приказ Роспотребнадз от 27.08.2012 N 871		
Облучатель-рециркулятор воздуха «Дезар-7»	Федеральная собственность Управление Роспотребнадзора по Калининградской области	То же		1
<b>Средства контроля</b>	То же	То же		
Дозиметр-радиометр ДКС-96	То же	То же		1
Дозиметр гамма-излучения ДКГ-02-У «Арбитр»	То же	То же		1
Инфракрасный термометр серии «Кельвин КБ Диполь М (Пироцельс)»	То же	То же		2
<b>Противоэпидемическое имущество</b>				
Комплект медицинский (укладка универсальная для забора материала от людей и из объектов окружающей среды для исследования на особо опасные инфекционные болезни) – в составе комплекта 4 укладки	То же	То же		1
Комплект защитной одежды	То же	То же		1
Термометр электрический	Федеральн, Россельхознадзор по Калининградской области	Термометрия, досмотр грузов Приказ Минсельхоза РФ от 23.06.2008 № 270, Постановл правительства РФ от 02.02.2005г. № 50		2
Фонарь электрический	То же	То же		1

## Участки в г.Светлый

## Приложение 3

Наименование		Основание для использования		Количество, имеющееся в наличии
Органы таможенного контроля				
Досмотровая рентгеновская техника		Типовые требования к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденные, приказом ФТС России от 31.10.2008 № 1349. Сводный табель положенности ИТС для оснащения таможенных органов РФ		1
Металлоискатель стационарный				1
Технические средства обнаружения неоднородностей и скрытых полостей				1
Металлодетектор портативный				2
Технический видеоскоп полужесткий				1
Прибор контроля подлинности документов, денежных знаков и защищенных бумаг				1
Портативная телевизионная система досмотра для визуального обследования труднодоступных мест				1
Набор инструментов индивидуального использования				1
Фломастер флуоресцентный				3
Ультрафиолетовый фонарь				1
Лупа с подсветкой				1
Досмотровой фонарь большой дальности освещения				1
Бинокль				1
Химические вещества экспресс-анализа наркотических веществ				1
Металлодетектор портативный*				1
Технический видеоскоп полужесткий			1	
Набор инструментов группового использования*			1	
Прибор для идентификации драгоценных камней		Типовые требования к оборудованию и техническому оснащению зданий, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу РФ, утвержденные, приказом ФТС РФ от 31.10.2008 № 1349.		1
Таксационная мерная вилка				1
Фотокамера цифровая				1
Дозиметр поисковый				1

микропроцессорный ДРС РМ 1401				
Дозиметр ДКГ-РМ1203М				1
Измеритель-сигнализатор поисковый ИСП РМ 1401К-01				1
Стационарные системы радиационного контроля: Янтарь-1П Янтарь-1А Янтарь-1Ж	ЗАО "Содр ужест во СОЯ"			1 1 1
Набор инструментов группового использования	Федер альна я, ФТС	приказом ФТС РФ 31.10.2008 № 1349.		1
Досмотровой эндоскоп				1
Прибор для проверки подлинности документов				1
Пломбираторы				2
Дозиметр ДКГ-РМ1203М				6
Радиометр-спектрометр универсальный портативный МКС А03-1				3
Пробоотборник для нефтепродуктов ПДН – 1				2
Облучатель-рециркулятор воздуха «Дезар-7»		То же		1
<b>Средства контроля</b>				
Инфракрасный термометр серии «Кельвин КБ Диполь М (Пироцельс)»	То же	То же		3
<b>Противоэпидемическое имущество</b>				
Комплект медицинский (укладка универсальная для забора материала от людей и из объектов окружающей среды для исследования на особо опасные инфекционные болезни) в составе комплекта 4 укладки	То же	То же		1
<b>Органы ветеринарного контроля</b>				
Термометр электрический		Приказ Минсельхоза РФ от 23.06.08 №270 Термометрия, досмотр грузов		2
Отдельные холодильные камеры для хранения охлаждённых и мороженых грузов		То же	10- 15 м <sup>2</sup>	89,2
<b>Органы карантинного фитосанитарного контроля</b>				
Средство проведения фитосанитарного контроля: Погрузочно-разгрузочная техника с обслуживающим персоналом Весовое оборудование		Постановление Правительства РФ от 02.02.2005го № 50		Есть  1

### 3. ОБЗОР ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА (по итогам 1 полугодия 2014 года).

Более 90% внешнеторгового оборота Дальнего Востока ложится на морские порты, наиболее крупными из них являются: Восточный, Находка, Владивосток.

Наибольший объем внешнеторгового оборота Дальнего Востока пришелся на следующие группы стран:

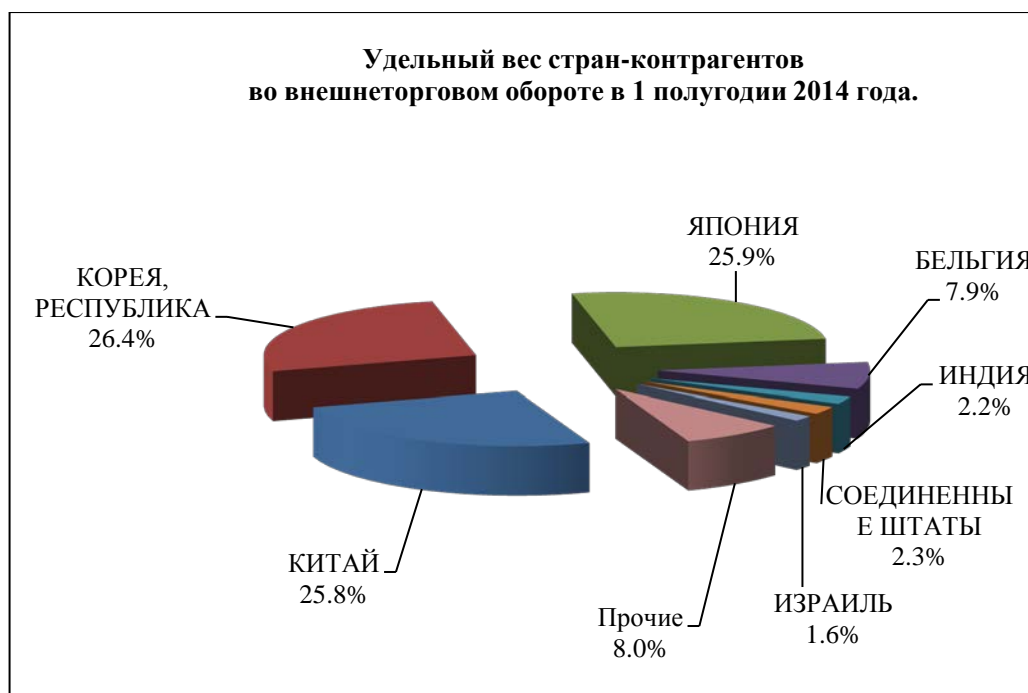
**АТЭС – 15 882,9 млн. долларов США или 83,6%** от стоимости внешнеторгового оборота, увеличение на 7,0% к уровню 1 полугодия 2013 года;

**ОЭСР – 12 883,0 млн. долларов США или 67,8%** от стоимости внешнеторгового оборота, увеличение на 8,0%;

**ЕС – 2 030,5 млн. долларов США или 10,7%** от стоимости внешнеторгового оборота, увеличение на 0,1%

**Внешнеторговый оборот** между странами-контрагентами в 1 полугодии 2014 года распределился следующим образом:





**Товарная структура экспорта Дальнего Востока в 1 полугодии 2014 года** распределилась следующим образом:

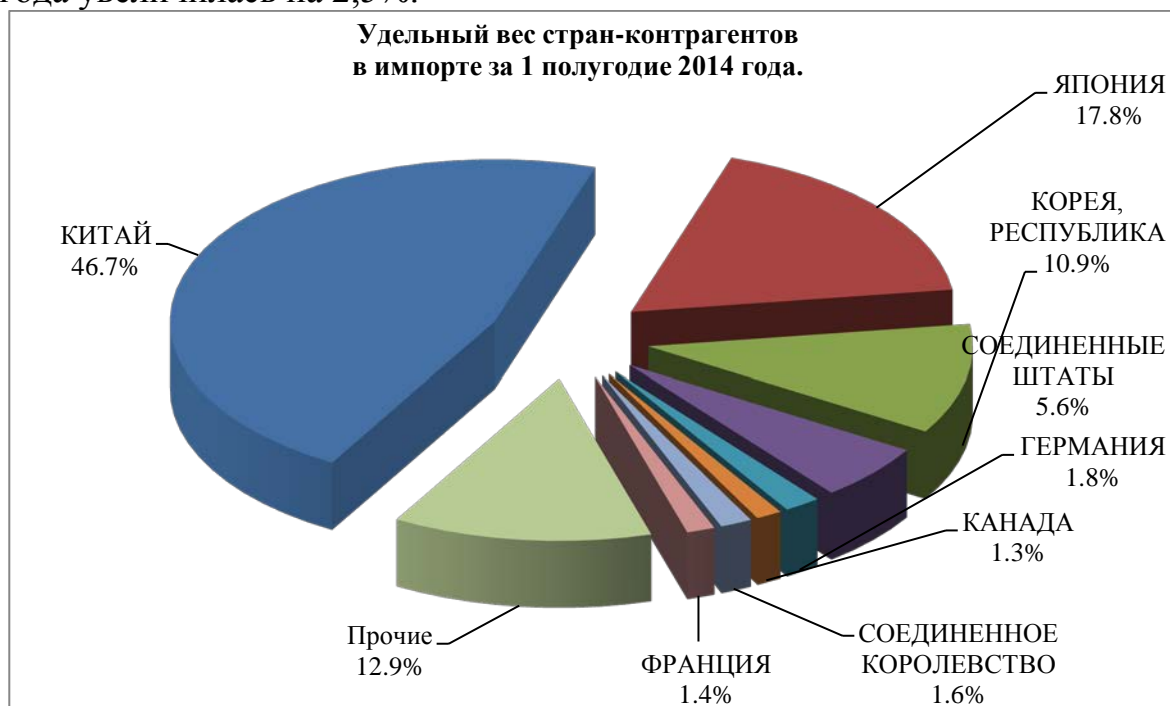
**Товарная структура ЭКСПОРТА**

стоимость (тыс. долларов США)

Коды товаров	Наименование товаров	1 полугодие 2013 года	1 полугодие 2014 года	Темп роста, %
01-24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	1 322 077,90	1 325 092,15	100,2
в т.ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	1 247 012,23	1 267 203,29	101,6
25-27	Минеральные продукты	8 479 177,49	9 294 320,65	109,6
в т.ч. 27	Топливо-энергетические товары	8 267 785,18	9 076 176,38	109,8
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	23 456,56	19 944,41	85,0
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	883,63	832,03	94,2
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	441 284,94	536 000,37	121,5
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	587,21	216,65	36,9
72-83	Металлы и изделия из них	210 883,72	255 574,11	121,2
84-90	Машины, оборудование и транспортные средства	189 525,93	61 563,45	32,5
68-71, 91-97	Прочие товары	2 107 351,60	2 342 277,24	111,1

На импорт из стран СНГ приходится 3,4 млн. долларов США, что составляет 0,1% от общей стоимости импорта региона. Стоимость импортных операций в страны СНГ в 1 полугодии 2014 года сократилась в 4,1 раза.

На импорт в страны дальнего зарубежья приходится 5 159,3 млн. долларов США, что составляет 99,9% от общей стоимости импорта региона. Стоимость импортных операций в страны дальнего зарубежья в 1 полугодии 2014 года увеличилась на 2,5%.



Товарная структура импорта Дальнего Востока в 1 полугодии 2014 года распределилась следующим образом:

### Товарная структура ИМПОРТА

стоимость (тыс. долларов США)

Коды товаров	Наименование товаров	1 полугодие 2013 года	1 полугодие 2014 года	Темп роста, %
01-24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	531 436,24	560 781,15	105,5
в т.ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	21 853,74	34 862,13	159,5
25-27	Минеральные продукты	90 467,58	63 228,46	69,9
в т.ч. 27	Топливо-энергетические товары	75 034,74	44 572,01	59,4
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	396 683,21	442 191,06	111,5
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	55 440,64	31 789,80	57,3
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	95 352,24	93 853,59	98,4
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	452 287,39	328 586,99	72,7
72-83	Металлы и изделия из них	412 987,98	471 933,37	114,3
84-90	Машины, оборудование и транспортные средства	2 770 802,79	2 877 806,44	103,9
68-71, 91-97	Прочие товары	240 877,62	292 548,95	121,5

#### 4. **Обустройство и техническое оснащение таможенного поста международного морского порта Восточный**



В соответствии с Планом служебных командировок на 2014 год организовано изучение практики строительства (реконструкции) и технического оснащения морских пунктов пропуска через внешнюю границу Таможенного союза в соответствии с Едиными типовыми требованиями, утвержденными решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688 «О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного и транспортного контроля, осуществляемых в пунктах пропуска через внешнюю границу государств – членов Таможенного союза, Классификации пунктов пропуска через внешнюю границу государств–членов Таможенного союза и форме Паспорта пункта пропуска через внешнюю границу государств – членов Таможенного союза».

Ознакомление с практикой работы контролирующих органов, обобщение положительного опыта и изучение проводилось по следующим вопросам:

1. Обустройство и техническое оснащение морских пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза;
2. Информационное взаимодействие между органами исполнительной власти государств-членов Евразийского экономического союза в пункте пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, а также автоматизация процессов государственного контроля;
3. Предварительное информирование в морских пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза.

*Географические координаты порта Восточный:*

42 градуса 46 минут северной широты; 133 градуса 3 минуты восточной долготы. Разница во времени с Москвой +7 часов.

Восточный Порт расположен на юге Приморского края в юго-восточной оконечности залива Находка, бухте Врангеля. Это идеальная природная гавань, незамерзающая даже в самые суровые зимы. Естественные глубины,



достигающие на фарватере 22 метров, позволяют свободно заходить в порт судам водоизмещением до 150 тысяч тонн. А пологие берега и обособленность производственной территории от жилого массива дают возможность заниматься дальнейшим развитием порта.

Железнодорожные и автомобильные подходы обеспечивают порту Восточный выход на важнейшие магистральные дороги страны. Через припортовую железнодорожную станцию "Находка-Восточная" порт связан с Транссибирской железнодорожной магистралью, которая вместе с дальневосточными портами образует уникальный транспортный мост между Европой и Азией.

Территория Приморского края обладает выгодным стратегическим положением. Это морские ворота России на рынки Китая, Японии и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Таким образом, удобное географическое положение, благоприятные естественные условия и развитая транспортная инфраструктура определяют высокую конкурентоспособность Восточного Порты на рынке грузоперевозок и делают его интересным для сотрудничества.

Среди особенностей порта Восточный - круглогодичная навигация и природные глубины, достигающие на фарватере 22 метров, позволяют уже сейчас принимать суда дедвейтом до 150 тысяч тонн.

Отсутствие рекреационной зоны в непосредственной близости от порта дает ему возможность постоянно развиваться, большие складские площади позволяют размещать крупные партии грузов. Высокопроизводительное перегрузочное оборудование, единая компьютерная сеть управления транспортным узлом и высокая пропускная способность припортовой железнодорожной станции - отличительные черты Восточного порта.

В структуру ОАО "Восточный Порт" входит Универсальный производственно-перегрузочный комплекс (ППК-1), специализирующийся на работе с навалочными и генеральными грузами; Портовый флот; вспомогательные подразделения. Общая площадь предприятия составляет порядка 132 га, причальный фронт состоит из восьми причалов с общей длиной 2,4 км и глубиной у стенки от 6,5 до 16 метров. Кроме ОАО "Восточный Порт" на территории бухты Врангель действует ещё несколько крупных стивидорных компаний (ООО "ВСК", ООО "ВУТ", ООО "ВНТ"), вместе они объединяются под общим названием Восточный Порт.

Общая годовая пропускная способность порта Восточный составляет порядка 20 миллионов тонн грузов различной номенклатуры. Причальный фронт состоит из 17 причалов протяжённостью 3,5 километра с глубинами от

6,5 до 16 метров. На территории порта также работают компаний, обеспечивающие полный спектр услуг по перевалке, экспедированию, таможенному оформлению, перевозке грузов различными видами транспорта, обслуживанию судов.

В настоящее время Восточный порт занимает значимое место в реализации транспортной политики государства на Дальнем Востоке России.

Универсальный производственно-перегрузочный комплекс способен обрабатывать различные навалочные и генеральные грузы, в настоящее время специализируется на перевалке угольной продукции грейферным способом.

Погрузка ведется на четырех причалах общей длиной причальной стенки 800 метров. Глубины позволяют принимать суда дедвейтом до 60 тыс. тонн. Площадь открытых складов составляет 181 тыс. квадратных метров. Вместимость железнодорожного фронта на морской и тыловой части причалов – 92 вагона.

Мощность комплекса - 3 млн. тонн в год.

Причалы	№ 11	№12	№13	№14
	длина – 190 м	длина – 190,69 м	длина – 210 м	длина – 210 м
	глубина – 11,5 м	глубина – 11,5 м	глубина – 12,7 м	глубина – 12,7 м
	○			

Угольный комплекс Восточного порта (ППК-3) вступил в действие в 1979 году.

Специализируется на перевалке угольной продукции с использованием конвейерного оборудования. Обрабатывает более 80% от всего грузооборота компании. На сегодняшний день Угольный комплекс ОАО "Восточный Порт" крупнейший на Дальнем Востоке России.

Общая площадь Угольного комплекса более 40 га. Четыре открытых склада, оборудованные двумя стакерами и четырьмя реклаймерами, одновременно вмещают до 600 тыс. тонн грузов. Автоматизированная система управления перегрузочным процессом обеспечивает качественную и быструю работу комплекса.

Погрузка судов ведется у пирса с двумя причальными линиями общей протяженностью 762 метра. Причалы оборудованы четырьмя судопогрузочными машинами с производительностью три тыс. тонн в час каждая. Глубины у причалов позволяют обрабатывать суда дедвейтом до 150 тыс. тонн.

Комплекс оснащен современной системой конвейерного оборудования и станцией разгрузки вагонов с двумя тандемными вагоноопрокидывателями. В зимнее время года на комплексе работают четыре размораживающих устройства, вмещающие одновременно 80 четырехосных полувагонов.

На территории ППК-3 расположены ремонтно-механические мастерские, в которых выполняется ремонт любой сложности. Служба малой механизации оснащена парком машин, бульдозерами, кранами.

Проектная пропускная способность Угольного комплекса – 14,2 млн.т. в год.

<b>Площадь</b>	более 40 га	
	четыре склада вместимостью 600 000 тонн	
<b>Причалы</b>	<b>№</b>	<b>49 №50</b>
	длина - 381 м глубина - 15,8 м	длина - 381 м глубина - 16,0 м

Кроме угольного комплекса в порту Восточный размещен самый большой на Дальнем Востоке контейнерный терминал (компания ВСК), терминал минеральных удобрений, и нефтеналивной терминал, все терминалы имеют глубоководную причальную стенку, позволяющую грузить суда до 150 тыс тонн.

#### **ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЛИЦ, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ГРУЗОВ, ТОВАРОВ И ЖИВОТНЫХ В МОРСКОМ ПУНКТЕ ПРОПУСКА ВОСТОЧНЫЙ**

Государственный контроль в пункте пропуска осуществляется подразделениями органов пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (далее - государственные контрольные органы) в пределах установленных законодательством Российской Федерации полномочий и должен обеспечивать:

- 1) минимизацию времени его проведения;
- 2) исключение дублирующих функций и действий;
- 3) сокращение количества взаимодействий должностных лиц государственных контрольных органов с контролируемыми лицами, транспортными средствами, грузами, товарами и животными, в том числе за счет реализации принципа "одного окна". (п. 4 Приказа Минтранса России от 21.10.2013 N 321)

При осуществлении государственного контроля в пункте пропуска применяется принцип "одного окна", согласно которому перевозчик (лицо, действующее от его имени) одновременно с документами, представляемыми в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза при прибытии товаров и транспортных средств на единую таможенную территорию Таможенного союза, представляет должностному лицу

таможенного органа документы, необходимые для осуществления иных видов контроля. (п. 5 Приказа Минтранса России от 21.10.2013 N 321)

Таможенные органы осуществляют таможенный, транспортный контроль, а также санитарно-карантинный, ветеринарный и карантинный фитосанитарный контроль в части проведения проверки документов в специализированном пункте пропуска морской порт Восточный.

Обмен данными между таможенными органами и другими государственными контрольными органами в пунктах пропуска производится в установленном порядке, в том числе путем информационного взаимодействия с использованием электронных средств обработки и передачи данных.

Количество судов, одновременно подлежащих государственному контролю, на предстоящие сутки планируется администрацией порта по согласованию с государственными контрольными органами.

Государственный контроль судов осуществляется у причалов, на рейдовых перегрузочных комплексах или на рейдах, включенных в пределы пункта пропуска порта Восточный.

( Приказ Минтранса России от 03.11.2010 N 239)

Место проведения государственного контроля судна определяется администрацией порта по согласованию с пограничными и таможенными органами в зависимости от типа и особенностей судна, технологии перевалки грузов и обслуживания пассажиров в порту, а также характеристик порта.

Должностные лица таможенного органа при наличии предварительной информации, представленной в соответствии со статьей 42 Таможенного кодекса таможенного союза, принимают решение о необходимости осуществления таможенного контроля судна, транспортных средств, грузов, товаров и животных на борту судна при прибытии судна, принимая во внимание следующие условия:

документы, предусмотренные таможенным законодательством таможенного союза и законодательством Российской Федерации о таможенном деле (далее - таможенное законодательство), поданы судовладельцем или уполномоченным им лицом, имеющим право их подписи от имени судовладельца;

отсутствует необходимость проведения таможенного досмотра (осмотра) судна, а также товаров, перемещаемых на судне, установленная в результате применения системы управления рисками;

на борту судна отсутствуют табачные изделия и алкогольные напитки (за исключением тех, которые будут потребляться на судне во время его стоянки в порту, а также находящихся в помещениях под обеспечением капитана судна), оружие (за исключением находящегося в судовом сейфе под обеспечением капитана судна), лекарственные средства, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества (за исключением находящихся в судовой аптечке или в судовом сейфе под обеспечением капитана судна), а также товары, не предназначенные для выгрузки в данном порту;

на борту судна отсутствуют товары, перемещаемые членами экипажа и подлежащие обязательному письменному декларированию в установленном порядке, либо заявлена информация о постоянном пребывании всех членов экипажа на борту судна во время стоянки судна в порту.

Должностные лица таможенного поста принимают решение о необходимости осуществления таможенного контроля судна, транспортных средств, грузов, товаров и животных на борту судна при убытии судна, принимая во внимание следующие условия:

документы, предусмотренные таможенным законодательством, поданы грузовладельцем или уполномоченным им лицом, имеющим право их подписи от имени грузовладельца;

отсутствует необходимость проведения таможенного досмотра (осмотра) судна, а также товаров, перемещаемых на судне, установленная в результате применения системы управления рисками;

отсутствует необходимость снятия средств таможенной идентификации с помещений судна, где находятся табачные изделия и алкогольные напитки, оружие, лекарственные средства (если средства таможенной идентификации были наложены при прибытии);

отсутствует необходимость проведения таможенного оформления и таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых членами экипажа судна, пассажирами и подлежащих обязательному письменному декларированию в установленном порядке.

О решении не проводить государственный контроль на борту судна должностные лица таможенного органа, а также органов санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля уведомляют администрацию порта.

Администрация порта информирует о решении указанных государственных контрольных органов пограничный орган, а также капитана судна (судовладельца или уполномоченное им лицо).

Государственный контроль членов экипажа судов, как правило, осуществляется на борту судна.

Государственный контроль пассажиров осуществляется в специально оборудованных зданиях, помещениях, сооружениях, предназначенных для обслуживания пассажиров.

Государственный контроль водителей транспортных средств, экспедиторов и других сопровождающих транспортные средства (грузы) лиц, как правило, осуществляется после их схода с борта судна через специально оборудованные и предназначенные для этих целей терминалы.

Осмотр (досмотр) транспортных средств, грузов, товаров и животных проводится однократно в специально обустроенной зоне пункта пропуска таможенными и пограничными органами с участием при необходимости представителей соответствующих государственных контрольных органов.

При наличии рисков для санитарно-эпидемиологического благополучия лиц (членов экипажа судов, пассажиров) проводятся предварительные

контрольные действия по санитарно-карантинному контролю.

Действия по организации государственного контроля лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, прибывающих на территорию Российской Федерации, осуществляются в следующей последовательности:

1) подача предварительной заявки на прибытие судна капитаном судна (судовладельцем или уполномоченным им лицом) в администрацию порта (капитану порта).

Предварительная заявка на прибытие судна передается за 72 часа, подтверждается за 24 часа, а при длительности перехода менее 72 часов - до выхода судна из порта убытия.

Предварительная заявка на прибытие судна соответствует предварительной информации о заходе судна;

2) передача администрацией порта (капитаном порта) предварительной заявки на прибытие судна в государственные контрольные органы;

3) информирование администрацией порта капитана судна (судовладельца или уполномоченного им лица) о месте стоянки судна;

4) уведомление администрацией порта государственных контрольных органов о времени прибытия судна и месте его стоянки за 4 часа до прибытия судна;

5) передача судовладельцем или уполномоченным им лицом в таможенный орган предварительной информации в соответствии с таможенным законодательством;

5а) передача судовладельцем или уполномоченным им лицом должностным лицам Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека посредством электронной связи:

морской санитарной декларации;

судовой роли;

списка пассажиров;

свидетельства о прохождении судном санитарного контроля/свидетельства об освобождении судна от санитарного контроля;

общей декларации;

судового санитарного свидетельства на право плавания (для судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации);

б) передача капитаном судна (судовладельцем или уполномоченным им лицом) должностному лицу таможенного органа документов, предусмотренных таможенным законодательством, а также документов, необходимых для осуществления санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля грузов, товаров и животных, для проведения соответствующего вида контроля в части проверки документов;

7) принятие решения должностными лицами таможенного органа и органов санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля о необходимости участия в государственном контроле судна при прибытии судна.

Действия по государственному контролю судна, членов экипажа судна, транспортных средств, грузов, товаров и животных на борту судна осуществляются в следующей последовательности:

1) действия по санитарно-карантинному контролю судна, членов экипажа судна при наличии рисков для санитарно-эпидемиологического благополучия;

оценка информации, получаемой от экипажа судна, до его прибытия согласно представленным документам;

проверка документов в части, касающейся санитарно-карантинного контроля лиц и судна (наличие морской медико-санитарной декларации и свидетельства об освобождении судна от санитарного контроля/свидетельства о прохождении судном санитарного контроля);

визуальный осмотр судна, опрос членов экипажа судна, пассажиров;

принятие решения о предоставлении (непредоставлении) судну права свободной практики;

опрос (анкетирование) членов экипажа судна, пассажиров о состоянии их здоровья;

термометрия членов экипажа судна;

направление на медицинский осмотр лиц при наличии жалоб на состояние здоровья;

санитарный досмотр судна (пищблока, систем водоснабжения, систем сбора и удаления всех видов отходов), а также досмотр на наличие носителей и переносчиков возбудителей инфекционных заболеваний (насекомых, грызунов или следов их пребывания);

3) проверка должностными лицами органов ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля соответствующих документов и информирование должностного лица таможенного органа о возможности пропуска транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации или о целесообразности проведения осмотра (досмотра) транспортных средств, грузов, товаров и животных;

4) действия по таможенному контролю судна, товаров, перемещаемых на судне и используемых в качестве судовых припасов, и личных вещей членов экипажа судна:

проверка достоверности сведений, содержащихся в документах;

наложение средств таможенной идентификации на помещения, в которых находятся табачные изделия и алкогольные напитки (за исключением помещений, в которых находятся табачные изделия и алкогольные напитки, которые будут потребляться на судне во время его стоянки в порту), оружие, лекарственные средства (за исключением находящихся в судовой аптечке или в судовом сейфе под обеспечением капитана судна), товары, не предназначенные для выгрузки в данном порту;

5) совместный осмотр (досмотр) помещений судна, товаров, перемещаемых на судне и используемых в качестве судовых припасов, и личных вещей членов экипажа судна должностными лицами

заинтересованных государственных контрольных органов;

б) принятие решения должностными лицами государственных контрольных органов о пропуске судна, товаров, перемещаемых на судне и используемых в качестве судовых припасов, и личных вещей членов экипажа через государственную границу Российской Федерации;

7) информирование капитана судна (судовладельца или уполномоченного им лица) должностными лицами пограничного и таможенного органов о принятом решении в отношении судна, членов экипажа судна, товаров, перемещаемых на судне и используемых в качестве судовых припасов, и личных вещей членов экипажа;

8) передача капитану судна (судовладельцу или уполномоченному им лицу) документов, оформленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

***Аналогичный порядок организации пропуска лиц, товаров и транспортных средств установлен в морских портах Владивосток и Находка.***

Режим работы морского пункта пропуска порт Восточный – круглосуточный, сформировано 3 дежурные смены, с пересменой посуточно.

Представители санитарно-карантинного, ветеринарного, картинного фитосанитарного контроля располагаются на территории порта и осуществляют документальный контроль в отношении товаров.

На пассажирском направлении применяется технологическая система двойного коридора («красного» и «зеленого»).

Связь с таможней оптоволоконная, скорость до 50 Мбит/сек.

В пункте пропуска порт Восточный применяются следующие технологии и технические средства таможенного контроля:

- прототип Портала «Морской порт»;
- электронный пункт пропуска;
- бесконтактного измерения температуры тела физических лиц;
- интегрированная информационная система.
- автоматизированная система контроля доставки товаров;
- автоматическая система радиационного контроля (автомобильные и железнодорожные на въезд и выезд из порта, пешеходные на КПП в порт и в зале);
- рентгенотелевизионные аппараты различных производителей (1000X1000 мм - 8 шт.);
- переносные приборы радиационного контроля;
- весовое оборудование и определения габаритных размеров автотранспортных средств (электронные весы на 100 тонн и на 1000 кг).

Стационарный инспекционно-досмотровый комплекс применяется в соответствии с СУР для отдельных категорий товаров, общая выборка по досмотру с применением ИДК достигает 10%.

На железнодорожных ветках на въезде и выезде в порт установлены стационарные системы радиационного контроля.



**Подробно цель, задачи и порядок работы прототипа портала «Морской порт» описан в ранней главе, применительно к морскому порту Калининград.**

### **Справочно**

Находясь на границе самого большого в мире материка и величайшего из океанов, Восточный Порт постоянно испытывает на себе влияние этих двух гигантов. Погоду здесь диктуют муссоны. Почти весь год дуют ветры, поэтому и температурный фронт во многом зависит от них.

Начиная с ноября, направление ветра переходит в зимний муссон. Возрастает число дней с сильным ветром, достигающим 15 м/с. В этом месяце отмечаются особо опасные ветры с максимальной скоростью 35 - 40 м/с. В середине октября начинается понижение температуры воздуха на 8 - 12 °С. В декабре-январе температура медленно понижается до -4°С -5°С. Наиболее холодный месяц года - январь, температура воздуха составляет -9°С -14°С.

В холодное время года, когда наблюдается постоянная разница между величиной атмосферного давления над азиатским континентом и Тихим океаном, возрастает повторяемость северных штормовых ветров. Но наряду с этим, зимой достаточно часто бывают и оттепели. В отдельные, наиболее теплые годы максимальная температура воздуха может повышаться до -7 - 12°С, в феврале - до -14 - 16°С. Начиная с февраля, температура воздуха повышается и в конце марта составляет около 0°С. Непрерывное увеличение притока тепла в марте приводит к резкому повышению температуры воздуха изо дня в день. Начинается весна. Правда, она здесь затяжная. Именно в весенний период увеличивается количество туманов. Они приходят в марте, апреле и держатся в среднем до 11 дней. Как правило, туманы начинаются в период преобладания южных и юго-Восточных ветров.

Первая половина лета обычно прохладная с частыми туманами и моросью, а во второй половине становится жарко и приходят обильные дожди. Самое теплое время - август, температура воздуха в среднем составляет +21°С, но иногда достигает и +36°С или даже +40°С. Этот месяц достаточно тихий, и лишь при вторжении холодных воздушных масс с Охотского моря отмечается усиление северо-восточного ветра. Из-за опасных гидрометеорологических явлений летом наблюдаются ливневые дожди (менее чем за 12 часов, количество осадков достигает 50 мм и более). Ливневые дожди, как правило, связаны с прохождением тайфунов и южных циклонов над районами Приморского края. Летние осадки часто сопровождаются грозами.

### **История порта Восточный**

**В мае 1860 г.** был издан приказ командира Сибирской флотилии назначивший в непосредственное распоряжение Василия Матвеевича Бабкина шхуну "Восток" и поручивший "...сделать подробную морскую

опись всего побережья от гаваней Ольги и Владимира до корейской границы".

Работа экспедиции под руководством В.М.Бабкина началась с крупнейших открытий. На карту легли бухты Евстафия, Валентина, Преображения, Успения, Козьмина. Свои исследования экспедиция закончила в заливе Америка. Здесь гидрографов ждал приятный сюрприз: 22 августа они открыли бухту Врангеля. В своем рапорте подполковник корпуса флотских штурманов В.М.Бабкин пишет: "За этим мысом (м. Поворотный) берег вдруг заворачивается к северу и образует залив Америка, в котором... найден превосходный рейд Врангеля".

Так на карте появилось новое имя - бухта Врангеля.

**Строительство порта.** 17 апреля 1971 г. сооружение нового глубоководного порта на Дальнем Востоке объявлено **Всесоюзной Ударной Комсомольской Стройкой**. Отдельной строкой она упоминается в директивах партийных съездов, что изначально уже сделало Восточный Порт широко известным всей стране. Добровольцы ехали на берега б. Врангеля со всего Союза. Было весьма заманчиво принять участие в строительстве самого глубоководного, самого механизированного, самого крупного порта.



**Декабрь 1973 г.** государственная комиссия подписала акт о вводе в эксплуатацию первого перегрузочного комплекса.

**28 февраля 1974 г.** порту присвоено название **Морской торговый порт "Восточный Порт"**, он включен в "Перечень важнейших морских портов, перерабатывающих экспортно-импортные грузы", как порт первой категории.



**Декабрь 1975 г.** Вступил в строй щеповой комплекс, оснащенный промышленным телевидением и самой современной перегрузочной установкой.

**Май 1976 г.** Вступил в строй контейнерный терминал в комплексе с информационно-вычислительным центром. Годовая пропускная способность тогда составляла 70 тысяч контейнеров международного стандарта в год. Начиная с конца 1977 года планирование, учет, контроль и оперативное управление терминалом осуществляется с помощью ЭВМ. Пропускная способность при этом возрастает в полтора-два раза, резко сокращается время нахождения



контейнеров в порту.

**Декабрь 1977 г.** Завершено строительство первого жилого дома в поселке Береговой, заложены новые многоквартирные жилые дома.

**Декабрь 1978 г.** Сдана в эксплуатацию первая очередь Восточного порта, в том числе смонтирован, опробован под нагрузкой и подготовлен к эксплуатации сложнейший Угольный комплекс.

**1982 г.** Сдана в эксплуатацию бетонная автотрасса Врангель — Восточный.

**1986 г.** По годовому объему грузопереработки Восточный порт вышел на первое место в Дальневосточном бассейне.



**1998 г.** Подготовлены к сдаче в эксплуатацию причал №13, вторая очередь Угольного комплекса, 185 метров причальной линии компании "Агрохимвостокэкспорт".

**Октябрь 2004 г.** На базе контейнерного терминала Восточного порта создана ООО "Восточная стивидорная компания" (ООО "ВСК").



## 5. Обустройство и техническое оснащение таможенного поста международного морского порта Находка

Находкинский морской торговый порт соединен с любой точкой Евразийского континента Транс-Сибирской железнодорожной магистралью и играет важную роль в транспортной системе, обслуживающей грузопоток Азия-Европа-Азия. Более 40 регулярных линий связывает Находку с портами мира. Автомагистралью порт соединен с международным аэропортом Владивосток, расположенном в 130 км. Открытое акционерное общество «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт» (ОАО «ЕВРАЗ НМТП», предприятие ЕВРАЗа) является одним из крупнейших в России и одним из ведущих портов на Дальнем Востоке. Порт расположен на северо-западном побережье Японского моря, в восточной части залива Петра Великого в заливе Находка.

Акватория порта состоит из внутреннего и внешнего рейдов. Глубины на фарватере, ведущем к порту, составляют 10-13 метров, грузовые причалы позволяют принимать суда дедвейтом 35-40 тыс. тонн. Незамерзающая бухта позволяет обрабатывать суда круглый год.

Порт в состоянии поставить у своих причалов одновременно два десятка судов и обработать в год более 1500 крупнотоннажных морских транспортов. ОАО «ЕВРАЗ НМТП» располагает шестнадцатью грузовыми причалами и одним причалом портового флота. Общая протяженность причалов составляет 2,7 км.

Причалы закреплены за четыремя производственно-перегрузочными комплексами, которые имеют открытые складские площадки для хранения грузов, общей полезной площадью свыше 300 тыс. кв. метров.

Значительную часть грузооборота (более 50 % за 2014 год) – составляют черные металлы, поступающие на экспорт с комбинатов горно-металлургической компании ЕВРАЗ: Западно-Сибирского, Новокузнецкого, Нижнетагильского.

В настоящее время порт в состоянии поставить у своих причалов **20** судов одновременно и обрабатывать более чем **1500** крупнотоннажных судов в \_\_\_\_\_ год.

Акватория порта состоит из внутреннего и внешнего рейдов. В порту **22** грузовых, вспомогательных и пассажирских причала.

### В морском порту Находка размещены:

- крытые склады и открытые площадки для хранения грузов общей полезной площадью свыше **300** тыс.кв.метров;
- порталные краны грузоподъемностью до **40** тонн;
- портовый мобильный кран грузоподъемностью до **84** тонн;
- автомобильные краны грузоподъемностью до **50** тонн;
- авто- и электропогрузчики различной грузоподъемности;

- трейлеры и ролтрейлеры для перевозки генеральных грузов и контейнеров международного стандарта;
- мостовые перегружатели с длиной пролета **50** метров и грузоподъемностью **20** тонн;
- зерновые пневмоперегрузжатели;
- другие перегрузочные машины, которые оснащены захватными устройствами для перегрузки грузов в кипах, рулонах, мешках, бочках, палетах, контейнерах;
- для перегрузки тяжеловесных грузов используется плавучий кран «**Богатырь-2**» грузоподъемностью до **300** тонн.

Разветвленная сеть внутривортовых и подъездных железнодорожных путей обеспечивает беспростойное производство погрузочно-разгрузочных работ. Все причалы универсальны и могут перерабатывать различную номенклатуру грузов в зависимости от складывающейся конъюнктуры рынка. Порт перегружает экспортные и импортные грузы: прокат черных металлов, алюминий, зерно, химикаты, уголь, оборудование, производственные и другие грузы.

Порт проводит реконструкцию причалов с выносом причальной стенки на **50** метров в море. Это позволит значительно увеличить складские площади и принимать суда с осадкой до **13** метров. На причалах **№9** и **№10** уже закончена реконструкция, в результате которой возрос объем экспортно-импортных грузов открытого хранения.

#### Услуги порта Находка:

- Осуществление на территории порта всех форм государственного контроля.
- Погрузка, выгрузка грузов на \ из суда (ов) вагоны (ов) и технологическое накопление грузов.
- Предоставление буксиров для производства швартовых и маневровых операций.
- Оформление грузовых документов на погруженный - выгруженный груз в соответствии с таможенными, карантинными и санитарными нормами.
- Оформление прихода-отхода судна.
- Обеспечение работ по фумигации и дегазации судна.
- Оказание таможенных брокерских услуг.

Находкинский морской торговый порт располагает современной телекоммуникационной системой, Единой автоматизированной системой управления с двумя автоматическими станциями передачи данных.

Порт располагает судами-бункеровщиками, нефтемусоросборщиками льяльных вод.

Порт имеет в своей структуре грузовую службу, которая осуществляет транспортно-экспедиционное обслуживание, агентирование, таможенное оформление, выписку коносаментов. Склады временного хранения обеспечены лицензией, которая позволяет хранить грузы, находящиеся под таможенным контролем. Компьютерная сеть между подразделениями порта обеспечивает получение информации о грузах полученных, хранящихся и отгруженных портом.

### Возможности порта Находка:

п/п	Наименование груза	Выгрузка/погрузка	Тн/судо-сутки
1.	Генеральный экспорт	Погрузка	1000
2.	Генеральный импорт	Выгрузка	600
3.	Грузы поименованные в МОПОГ	Погрузка/выгрузка	250
4.	Зерно насыпью	Выгрузка	4000
5.	Цветные металлы	Погрузка	2500
6.	Грузы в биг-бэгах	Погрузка	2000
7.	Тяжеловестные, длиномерные и крупногабаритные грузы плавкраном г/п до 300 тн	Погрузка/выгрузка	250
8.	Хлопок в кипах	Погрузка	700
9.	Целлюлоза в кипах/пакетах	Погрузка	900/1800
10.	Кокс навалом	Выгрузка	2000
11.	Трубы б/д импорт	Выгрузка	1800
12.	Трубы м/д импорт	Выгрузка	1000
13.	Каменный уголь	Погрузка	10000
14.	Чугун навалом	Погрузка	4000
15.	Лес круглый, экспорт: * балансы: тонкомер., короткомер., 2-3 м. * пиловочник * пиломатериал	Погрузка Погрузка Погрузка	500 1000 700
16.	Металлы, экспорт: * арматура, заготовка (связки). 9-12 м. до 9 м. * стальной лист (пакет), ХКЛ * стальной лист (пакет), ГЛК * стальной лист (не пакет) * стальные рулоны, ХКЛ * стальные рулоны, ГЛК * слябы, 5-12 тн. * слябы, 16 тн. * слябы, 21 тн. * жечь (пакет) * катанка * блюмсы * стальная балка Металлолом	Погрузка  Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка Погрузка	4000 5000 2500 3500 2500 3000 4000 4000 5000 6000 1000 2500 5000 2000 400
17.	Генимпорт (мешковые грузы)	Выгрузка	500
18.	Контейнера	Погрузка/выгрузка	400 TEU/сут.

19.	Распаковка судов с зерном на рейде	согласно условий договора	
-----	------------------------------------	---------------------------	--

Порт Находка имеет в своей структуре подразделение - контейнерный терминал. Необходимость в таком подразделении вызвана тем, что традиционные генеральные грузы порта достаточно интенсивно контейнеризируются - до 5-7% в год. Для сохранения грузопотока портом принято решение о выделении такой структуры.

Режим работы таможенного поста Находка круглосуточный, в 3 смены.

### **Оснащение порта Находка ТСТК**

Пункт пропуска укомплектован техническими средствами таможенного контроля в объеме, необходимом для выполнения функций и задач, возложенных на таможенные органы Российской Федерации, в том числе:

- ИДК (мобильный ИДК прибывает в соответствии с поручением при срабатывании СУР);
- интегрированная информационная система;
- металлодетектор «Super Scanner Carret»;
- анализатор электрохимический «Дельта-1»;
- комплекс для исследования документов, денежных знаков «Регула»;
- анализатор рентгенофлуоресцентный «МетЭксперт»;
- портативные приборы идентификации драгоценных камней.

Таможенный контроль за делящимися радиоактивными материалами обеспечен установкой в порту Находка:

- стационарные таможенные системы обнаружения ДРМ (Янтарь-1А; Янтарь-1Ж, Янтарь1П-1; Янтарь1П2-1), объединенные в единый комплекс;
- дозиметры поисковые микропроцессорные ДРС-РМ 1401;
- измерители-сигнализаторы поисковые ИСП-РМ1401К-01;
- радиометр-спектрометр МКС А03.

*Порядок организации пропуска лиц, товаров и транспортных средств установлен аналогичный, как и в морском порту Восточный (описанный в ранней главе).*

*Подробно цель, задачи и порядок работы прототипа портала «Морской порт» описан в ранней главе, применительно к морскому порту Калининград.*

## **Справочно**

### **История порта Находка**

*Русские люди вышли к берегам Тихого океана более трехсот лет назад. Огромный вклад в изучение и освоение Тихоокеанского побережья Дальнего Востока России внесли русские мореплаватели во главе с замечательным русским моряком-патриотом адмиралом Г.И. Невельским.*

*В 1859 году группа русских судов под командованием генерал-губернатора Восточной Сибири Н.И. Муравьева-Амурского возвращалась из японского порта Хакодате. Направляясь к берегам Приморского края, генерал-губернатор решил лично осмотреть южные районы побережья Японского моря. К вечеру 17 июня при пасмурной погоде пароход-корвет "Америка" обогнул один из мысов (ныне мыс Поворотный) и вышел в неизвестный до того времени залив. Утром 18 июня 1859 года во время осмотра залива морякам открылась очень красивая и удобная для стоянки судов бухта. Увидев ее, один из моряков воскликнул: "Вот это находка!". Так и решили назвать свое открытие моряки - бухта Находка.*



*Пароход-корвет "Америка"*

*В течение долгого времени Находка развивалась как обычное поселение, и бухта, главным образом, использовалась для его нужд. Строительство крупного торгового порта началось только в 1940 году. Однако эти работы пришлось прекратить в связи с началом войны с Германией в 1941 году. И только три года спустя, когда поражение Германии стало очевидным, строительство возобновилось.*

*К 1946 году были построены первые 100 погонных метров причала, на которых сразу же стали вестись погрузочно-разгрузочные работы. Дальнейшее развитие порта осуществлялось одновременно с его эксплуатацией. Первая очередь была закончена в 1956 году, что позволило довести объем грузооборота до 1,4 млн. тонн и удваивать его каждые пять лет. В 1968 году была завершена вторая очередь порта, и через два года грузооборот составил 8 млн. тонн.*

*В 1992 г. в соответствии с Государственной программой приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации на 1992 г. было создано Акционерное общество «Находкинский морской торговый порт».*



## 6. Обустройство и техническое оснащение таможенного поста международного морского порта Владивосток



*Месторасположение: северо-западный берег бухты Золотой Рог. Координаты: 43007' С.Ш. и 131053' В.Д. Глубина на подходах к порту более 30 метров. Навигация круглогодичная. Разница во времени +11 часов от Гринвича. Порт имеет соответствующую мировым стандартам сервисную структуру, включающую в себя стивидорные, агентские, экспедиторские, буксирные, сюрвейерские, тальманские и другие компании.*

### Сведения о границах морского порта

- Распоряжение Правительства России от 4.09.2010 № 1462-р
- Распоряжение Правительства России от 25.02.2011 № 289-р
- Распоряжение Правительства России от 04.07.2013 № 1134-р

**Морской порт Владивосток включает в себя два пункта пропуска:**

- Владивостокский морской торговый порт;
- Владивостокский морской рыбный порт.

**Владивостокский морской торговый порт (далее – ВМТП)**



Входит в Транспортную Группу FESCO и оказывает услуги по обработке генеральных, навалочных, контейнерных грузов. ВМТП является лидером по перевалке контейнеров, автомобилей, спецтехники, тяжеловесных грузов среди портов российского Дальнего Востока. ВМТП обладает уникальным, среди портов региона, опытом переработки зерновых грузов.

Грузооборот в 2014 году составил более 8 млн. тонн.

В ВМТП наиболее активно развивается контейнерная составляющая. За период 2009-2013 годы, после проведения необходимых работ по модернизации и переориентированию производственных мощностей нескольких причалов, закупки специализированной перегрузочной техники, объемы обработки контейнерных грузов в ВМТП увеличились вдвое. В структуре грузооборота порта контейнеры занимают более 50%.

В тоже время ВМТП продолжает работу с такими грузами, как разные виды металлов, автотехника, зерно, лесные грузы, целлюлоза, кокс.

Режим работы – круглосуточный, сформировано 3 дежурные смены, с пересменной посуточно.

Представители санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля располагаются на территории порта и осуществляют документальный контроль в отношении товаров.

На пассажирском направлении применяется технологическая система двойного коридора («красного» и «зеленого»).

Связь с таможней оптоволоконная, скорость до 50 Мбит/сек.

В пункте пропуска порт Владивосток применяются следующие технологии и технические средства таможенного контроля:

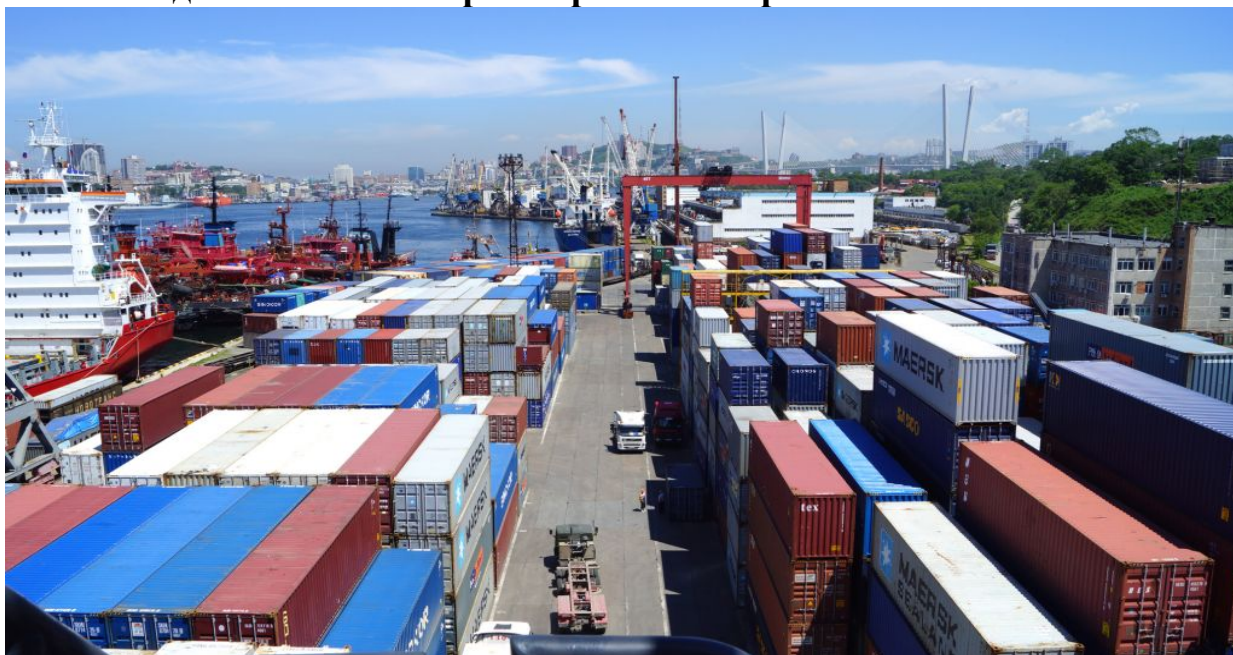
- прототип Портала «Морской порт»;

- электронный пункт пропуска;
- бесконтактного измерения температуры тела физических лиц;
- интегрированная информационная система.
- автоматизированная система контроля доставки товаров;
- автоматическая система радиационного контроля (автомобильные и железнодорожные на въезд и выезд из порта, пешеходные на КПП в порт и в зале);
- рентгенотелевизионные аппараты различных производителей (1000X1000 мм - 8 шт.);
- переносные приборы радиационного контроля;
- весовое оборудование и определения габаритных размеров автотранспортных средств (электронные весы на 100 тонн и на 1000 кг).

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс применяется в соответствии с СУР для отдельных категорий товаров, общая выборка по досмотру с применением ИДК достигает 10%.

На железнодорожных ветках на въезде и выезде в порт установлены стационарные системы радиационного контроля.

### **Владивостокский морской рыбный порт**



#### ***Основные технические характеристики морского порта***

Площадь территории морского порта – 225,71 га;

Площадь акватории морского порта – 131,06 кв. км;

Количество причалов – 59;

Длина причального фронта - 12 691,98 метров;

Пропускная способность грузовых терминалов всего – 21 890,42 тыс. тонн в год,

в том числе:

– наливные: 2 302,49 тыс. тонн в год;

– сухие: 12 001,9 тыс. тонн в год;

– контейнеры 632,17 тыс. TEU в год;

Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт:

– осадка – 13 метров;

– длина – 290 метров;

– ширина – 35 метров;

Площадь крытых складов – 267,68 тыс. кв. м;

Площадь открытых складов – 447,36 тыс. кв. м;

Емкости резервуаров для хранения нефтепродуктов – 217,83 тыс. куб. м.

### **Сведения о пунктах пропуска в морском порту**

- Указ Президента РСФСР от 20.09.1991 № 123 «Об открытии г. Владивостока для посещения иностранными гражданами»
- Постановление Правительства России от 09.12.2003 № 743 «Об установлении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации для прибытия в Российскую Федерацию этилового спирта, алкогольной продукции и табачных изделий
- Постановление Правительства России от 7.05.2009 № 397 «О порядке пребывания на территории Российской Федерации иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывающих в Российскую Федерацию в туристических целях на паромах, имеющих разрешения на пассажирские перевозки»
- Постановление Правительства России от 15.07.2010 № 521 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации для убытия с территории Российской Федерации отдельных видов товаров»
- Постановление Правительства России от 07.07.2011 № 557 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации животных, продукции животного происхождения, кормов, кормовых добавок, лекарственных средств для животных и подкарантинной продукции (подкарантинного материала, подкарантинного груза)»
- Постановление Правительства России от 3.06.2011 № 442 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации товаров, химических, биологических и радиоактивных веществ, отходов и иных грузов, представляющих опасность для человека, а также пищевых продуктов, материалов и изделий»
- Постановление Правительства России от 15.02.2011 № 75 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации для прибытия в Российскую Федерацию и убытия из Российской Федерации ядерных материалов, а также содержащих их товаров»
- Постановление Правительства России от 6.07.2012 № 687 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в

которых допускается прибытие на территорию Российской Федерации озоноразрушающих веществ»

- Распоряжение Правительства России от 20.11.2008 № 1724-р
- Распоряжение Правительства России от 29.09.2014 № 1912-р
- Приказ Росграницы от 03.03.2011 № 48-ПП «О реконструкции морского грузо-пассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Владивосток»

В порту имеется 3 крытых склада, общей площадью 74 тыс. кв. метров, предназначенных для хранения продуктовых и других тарно-штучных грузов.

Их полезная площадь составляет более 58000 квадратных метров. Все помещения отапливаемые и снабжены системой вентиляции, что позволяет в любое время года поддерживать температуру внутри них от 0 до 20 градусов С. На открытых площадках причалов Порта можно разместить до 400 тысяч тонн различных грузов.

На территории Порта функционирует современный контейнерный терминал, оснащенный высокопроизводительной перегрузочной техникой, расположены холодильники, с температурным режимом от -22 до 0 градусов, при этом существуют проблемы недостаточного объема холодильников, что является сдерживающим фактором в дальнейшем развитии рыбного порта для дополнительной обработки и хранения рыбной продукции.

Технический парк Порта для обеспечения погрузо-разгрузочных работ насчитывает 35 порталных крана грузоподъемностью от 6 до 121 тонн, 2 контейнерных крана на пневмоходу, грузоподъемностью 45 тонн, 63 единицы автопогрузчиков и спецтехники, 95 единиц электропогрузчиков, что обеспечивает высокий уровень механизации грузовых работ.

Все причалы и склады Порта имеют подъездные железнодорожные пути общей протяженностью около 10 километров, которые прилегают к железнодорожной станции Мыс Чуркин Владивостокского отделения Дальневосточной железной дороги – конечному пункту Транссибирской железнодорожной магистрали. Код станции 980802.

Ежегодно Порт обрабатывает около сорока тысяч вагонов. Подача и уборка вагонов производится круглосуточно. Вагоны в Порту обрабатываются тремя собственными тепловозами серии ТЭМ-2. Также, Порт принимает и отправляет по 10 контейнерных поездов в месяц.

Порт напрямую связан с сетью автомобильных дорог Российской Федерации.

В порту работает 1200 человек. Благодаря круглосуточной, посменной организации труда обеспечивается бесперебойная работа порта.

На территории порта расположены:

- Государственная администрация Владивостокского морского рыбного порта, осуществляющая контроль за состоянием причалов и безопасностью мореплавания на прилегающей акватории.
- Первомайский таможенный пост Владивостокской таможни, осуществляющий полное оформление экспортно-импортных грузов.
- Пограничный пост Владивостокского рыбного порта, обеспечивающий соблюдение паспортно-визового режима.
- Санитарно-эпидемиологическая служба порта, которая осуществляет контроль и проверку качества проходящей через порт пищевой продукции.

### **Оснащение морского пункта пропуска Владивостокский рыбный порт**

Режим работы – круглосуточный, сформировано 3 дежурные смены, с пересменой посуточно.

Представители таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, картинного фитосанитарного контроля располагаются на территории порта и осуществляют документальный контроль в отношении товаров.

Связь с таможней оптоволоконная, скорость до 50 Мбит/сек.

В пункте пропуска рыбный порт Владивосток применяются следующие технологии и технические средства таможенного контроля:

- прототип Портала «Морской порт»;
- электронный пункт пропуска;
- бесконтактного измерения температуры тела физических лиц;
- интегрированная информационная система.
- автоматизированная система контроля доставки товаров;
- автоматическая система радиационного контроля (автомобильные и железнодорожные на въезд и выезд из порта, пешеходные на КПП в порт и в зале);
- рентгенотелевизионные аппараты различных производителей (1000X1000 мм - 6 шт.);
- переносные приборы радиационного контроля;
- весовое оборудование и определения габаритных размеров автотранспортных средств (электронные весы на 100 тонн и на 1000 кг).

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс применяется в соответствии с СУР для отдельных категорий товаров, общая выборка по досмотру с применением ИДК достигает 10%.

На железнодорожных ветках на въезде и выезде в порт установлены стационарные системы радиационного контроля.

### **Тенденции повышения эффективности портовой деятельности, в том числе таможенных операций в портах Дальнего Востока.**

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.04.2014 № 739-р установлен показатель «Срок нахождения товара в морском порту, за исключением хранения», призванный оценить эффективность реализации плана мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах. На 2014 год данный показатель составляет 8 суток, на 2015 год – 6 суток. Цель – 2 суток.

Согласно результатам анализа сроков нахождения контейнеров в портах Восточный и Владивосток за 2014 год среднее время проведения всего цикла государственного контроля в портах составляет порядка 6 дней в порту Восточный и 7 дней в порту Владивосток.

Детальный анализ сроков выпуска товаров показывает, что порядка 50% на таможенном посту Морской порт Владивосток Владивостокской таможни и 80% на таможенном посту Морской порт Восточный Находкинской таможни товаров в контейнерах, от общего количества вывезенных контейнеров из портов, выпускаются таможенными органами в срок не позднее одного дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации.

По результатам мониторинга обработки грузов в морских портах установлен факт значительного срока хранения грузов в портах после завершения проведения государственного контроля. Так, порядка 45% времени нахождения товаров в порту приходится на время от окончания государственного контроля до вывоза из порта (более 4 дней от общего срока).

Нахождение товаров на территориях портов после их выпуска (в таможенном отношении) не зависит от решений, принимаемых таможенными органами, а зависит исключительно от решений заинтересованных лиц, и связано с накоплением контейнеров в порту с целью формирования поездов, направляемых на одну станцию назначения, а также пониженными ставками на хранение товаров на территориях портов после их выпуска в свободное обращение.

Вместе с тем, среднее время от выпуска до вывоза с территории порта Владивосток за 8 месяцев 2014 года сократилось с 8,98 дней до 4,73 (снижение на 48%). Схожая тенденция наблюдалась в порту Восточный в 2013 году (снижение на 25%). В значительной степени по оценкам бизнес-сообщества сокращение данного показателя вызвано работой, инициированной таможенными органами по оптимизации процесса взаимодействия между организациями и предприятиями в порту. Данная работа проходила в рамках создания Единых технологических процессов взаимодействия морских терминалов (ОАО «ВСК», ОАО «ВМТП»),

экспедиторов, судовых (грузовых) агентов, декларантов, железной дороги, региональных подразделений таможенных и налоговых органов.

Помимо работы с бизнесом, ДВТУ реализовывались мероприятия и по оптимизации деятельности таможенных постов, осуществляющих таможенный контроль обрабатываемых портами контейнеров. По результатам создана Внутренняя технологическая карта таможенных постов, на основе которой, например, был реализован эксперимент по предварительному декларированию.

Результаты работы в 2013 году, начале 2014 года показали, что без изменений технологических и технических решений при обработке товаров в порту кардинально решить вопросы по сокращению сроков невозможно. Поэтому были сформулированы основные направления деятельности:

- уход от этапа временного хранения товаров за счет развития технологии предварительного декларирования;
- реализация безбумажного информационного взаимодействия с владельцами СВХ;
- введение электронного документооборота с применением предварительного информирования на морском транспорте;
- внедрение разработанного ФТС России прототипа портала «Морской порт», обеспечивающего взаимодействие всех участников технологического процесса обработки (перевалки) грузов в порту путем создания единого информационного поля, в которое заинтересованным лицом однократно вносится информация в отношении прибывающего судна и перемещаемых им товаров.

Главным результатом эксперимента явилось создание условий по совместной продуктивной работе и государственных контролирующих органов, и предприятий, организаций, осуществляющих деятельность в логистической сфере.

*Подробно цель, задачи и порядок работы прототипа портала «Морской порт» описан в ранней главе, применительно к морскому порту Калининград.*

*Порядок организации пропуска лиц, товаров и транспортных средств установлен аналогичный, как и в морском порту Восточный (описанный в ранней главе).*



## **Справочно**

### **Из истории порта Владивосток**

#### **Геология. Глубины, рельеф дна и грунт**

*Глубины в средней части залива Петра Великого 60–120 м, по направлению к его берегам они постепенно уменьшаются. Южнее линии, соединяющей устье реки Туманная и мыс Поворотный, начинается крутой материковый склон. Глубины на материковом склоне в полосе шириной от 3 до 10 миль изменяются от 200 до 2000 м.*

*Рельеф дна в районе, лежащем к северо-востоку от залива Петра Великого, определяется геологическим строением берега. Склоны горной страны Сихотэ-Алинь в этом районе подходят вплотную к берегу, окаймленному относительно узкой материковой отмелью. Изобаты 50 и 100 м на этой отмели проходят соответственно в 2 и 5 милях от береговой линии. В 15–30 милях от берега начинается крутой материковый склон, глубины на котором уже в 30–40 милях от береговой линии на ряде участков достигают 3500 м.*

*В заливе Петра Великого, в который впадают многоводные реки Раздольная, Артемовна, Партизанская и другие, грунт обогащается иловыми отложениями этих рек. Вдоль берегов залива и в бухтах грунт – песок, ил, встречается камень и ракушка. В средней части залива преобладает песок. Грунт на материковой отмели к северо-востоку от залива Петра Великого состоит преимущественно из гальки, гравия и песка; довольно часто встречаются крупные валуны и плита*

**18 июня 1859 года** в бухту, известную в те времена под названием “Порт Мэй”, вошел корвет “Америка” с генерал-губернатором Восточной Сибири Николаем Николаевичем Муравьевым-Амурским на борту. “Великолепный порт! Отсюда и владеть Востоком!” — эти пророческие слова определили будущее Владивостока и его главных ворот - морского порта.

**20 июня (2 июля н.с.) 1860 года** в бухту прибыл военный транспорт “Манджур”, основавший форпост Владивосток. Через год порт был объявлен портом со статусом “порто-франко” - портом беспошлинной торговли. Этот факт стал мощным стимулом в развитии “ворот России на Тихом океане”.

**10 мая 1896 года** российский император Николай II утверждает “Положение” о строительстве коммерческого порта во Владивостоке в бухте Золотой Рог. На исследовательские работы и устройство причального фронта было выделено 600 000 рублей. В строительстве применялись самые передовые, на тот момент, отечественные и

зарубежные технологии, были задействованы лучшие специалисты из разных городов России.

**28 сентября (10 октября н.с.) 1897 года** производится закладка первых бетонных массивов для устройства причалов коммерческого порта Владивосток.

Через три года Владивосток приобретает черты современного порта. Растет количество заходов коммерческих судов. Если в 1897 году было 246 судозаходов, то в 1900 году — уже 436. Грузооборот порта вырос за этот период с 187,750 тонн до 411,460 тонн.

**1941 - 1945 годы.** Великая Отечественная война.

В годы войны, когда противником были блокированы Балтийское и Черное моря, во Владивосток по ленд-лизу из портов Тихоокеанского побережья США доставлялось вооружение, продукты питания, техника, медикаменты. Потом груз отправлялся по Транссибу на фронт.

Первые послевоенные годы — подъем экономики Дальнего Востока. Во Владивостоке оживают старые предприятия, появляются новые. Грузооборот Владивостокского торгового порта в это время рос за счет каботажа. В 1950 году его объем по сравнению с предыдущим годом увеличился в семь раз.

**1952 год.** Порт Владивосток становится военно-морской базой Тихоокеанского флота. Коммерческая составляющая порта сводится к минимуму. Он “закрывается” для иностранных судов.

**1992 год, январь.** Порт Владивосток, после сорока лет нахождения в статусе “закрытый” становится международным.

## **7. Обустройство и техническое оснащение таможенных постов морских портов Актау, Баутино Республики Казахстан**

### **Республика Казахстан**

Таможенный пост «Морпорт» расположен в Актауском международном морском торговом порту - единственном международном морском порту Республики Казахстан. Порт расположен в восточной части Каспийского моря.

На северо-востоке Каспийского моря на побережье бухты Баутино в 130 км севернее порта Актау размещен филиал данного порта – грузовой район Баутино. Контроль за грузоперевозками в порту Баутино осуществляется таможенным постом «Кара-Шекпен». Таможенные посты «Морпорт» и «Кара-Шекпен» входят в состав Мангистауской таможни, расположенной в г.Актау.

Общая длина морской границы Республики Казахстан составляет 1080 км.

### **А. Обустройство и техническое оснащение морского таможенного поста «Морпорт», международного морского порта Актау Республики Казахстан.**

Порт Актау открыт в 1963 году, регулярно модернизируется, незамерзающий, удобно географически расположен на пересечении важнейших международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «TRASECA» (Запад-Восток), обеспечивая выход в порты Каспийского, Черноморско-Средиземноморского (через Волго-Донской канал) и Балтийский (через Волго-Балтийский водный путь) бассейнов, а также стран Персидского залива и Юго-Восточной Азии.

Перспективный рост объемов добычи нефти преимущественно связан с активной разработкой в Казахстане секторе морского шельфа на северо-западе Каспийского моря (проект «Кашаган»). При этом прогнозируемые объемы перевалки нефти через морские порты Казахстана могут составить до 50 млн. тонн в год.

По транспортному коридору «TRASECA» через таможенный пост «Морпорт» в основном перемещаются транзитные грузы, следующие из США в страны Центральной Азии (в том числе в Афганистан). Рассматривается возможность использования данного коридора для обратного транзита грузов из Афганистана (через сухопутную границу Республики Казахстан и Республики Узбекистан). Кроме того, по данному коридору через Грузию и Азербайджан (порт Баку) следуют товары из Турции и Евросоюза.

По транспортному коридору «Север-Юг» через таможенный пост «Морпорт» в основном перемещаются грузы, следующие в Иран (экспорт-зерно, металл, импорт-цемент, поливиниловая крошка, овощи, фрукты), в небольших количествах-из Арабских Эмиратов.

Данные маршруты будут использоваться для участия Казахстана как в существующих международных маршрутах ИНОГЕЙТ, SWAP (Иран), Баку-Супса, Махачкала-Новороссийск, так и перспективном Баку-Тбилиси-Джейхан.



### *Участие порта Актау в международных транспортных коридорах*

На территории морского порта Актау функционирует 9 причалов, из них:  
4 причала для перевалки различных сухих грузов (зерно, металл, товары органической химии, продукты питания, контейнеры и др. палубные грузы;  
4 причала для приема нефтеналивных танкеров (с проходной осадкой до 5 и 7 метров, водоизмещением до 12000 тонн);

1 причал для грузопассажирских паромов (перевозка автотранспортных средств и ж\д вагонов, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном и автомобильно-водном сообщении).

Порт Актау принимает суда длиной не более 150 метров, осадка которых не должна превышать 6,2 метра, при этом возможности порта позволяют обрабатывать до 4 танкеров и 4 сухогрузов (при этом 1 паром) одновременно. В настоящее время возможности порта позволяют обеспечивать ежегодную перевалку до 1,5 млн.тонн генеральных и свыше 10 млн.тонн нефтеналивных грузов.

Глубина моря возле причальной стенки – 7 метров. Выход в море имеет не меньшую глубину.



### *Морпорт Актау*

Штатная численность таможенного поста «Морпорт» 36 человек, фактическая численность 25 человек.

Режим работы – круглосуточный, сформировано 3 дежурные смены по 5 сотрудников, с пересменой посуточно.

В таможенном оформлении задействовано 5 сотрудников.

В пункте пропуска «Морпорт» осуществляются все виды государственного контроля (пограничный, таможенный, санитарно-карантинный, ветеринарный, картинный фитосанитарный и транспортный контроль). Контролирующие органы имеют свои помещения на территории портов.

Транспортный контроль передан в полном объеме таможенным органам Республики Казахстан.

Разработаны совместные технологические схемы взаимодействия с сотрудниками пограничного, санитарно-карантинного, ветеринарного, картинного фитосанитарного контроля. При заходе в порт на борт судна поднимается группа из представителей всех органов государственного контроля, производится контроль и дается разрешение на швартовку судна.

За 12 часов до прибытия судна капитан извещает службу капитана порта, указывая параметры судна, общий тоннаж (количество контейнеров на судне). Указывается отсутствие или присутствие опасного груза (наименование), особые условия хранения. Указывается наличие скоропортящегося груза. Сообщается о наличии больных (умерших) пассажиров и членов экипажа, наличие больных (умерших) животных. Это является первичной информацией для начала работы комиссии.

Необходимо отметить, что сотрудники служб находятся в порту Актау лишь с 9 до 18 часов при 24 часовом режиме работы порта. В настоящее время решается вопрос по организации круглосуточного нахождения представителей контролирующих органов на территории порта.

Не все категории товаров подлежат контролю на территориях портов в связи с неполным оборудованием зон контроля портов следующими системами:

- сбора и утилизация биологических отходов;
- очистки и дезинфекции транспортных средств;
- обеззараживания подкарантинной продукции.

Представители санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля располагаются на территории порта и осуществляют документальный контроль в отношении товаров.

На пассажирском направлении применяется технологическая система двойного коридора («красного» и «зеленого»).

Отсутствуют следующие системы государственного контроля в пунктах пропуска (в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688):

- бесконтактного измерения температуры тела физических лиц;
- интегрированная информационная система.

Связь с таможней оптоволоконная, скорость до 20 Мбит/сек.

В пункте пропуска «Морпорт» применяются следующие технологии и технические средства таможенного контроля:

- электронный пункт пропуска;
- автоматизированная система контроля доставки товаров;
- автоматическая система радиационного контроля (автомобильная на въезд и выезд из порта, пешеходные на КПП и в зале);



- мобильный инспекционно-досмотровый комплекс «Rapiskan» с ускорителем на 6 МэВ (без функции передачи информации по электронным каналам связи);





- рентгенотелевизионные аппараты различных производителей (1000X1000 мм - 3 шт.);
- переносные приборы радиационного контроля;
- весовое оборудование и определения габаритных размеров автотранспортных средств (электронные весы на 50 тонн и на 500 кг).



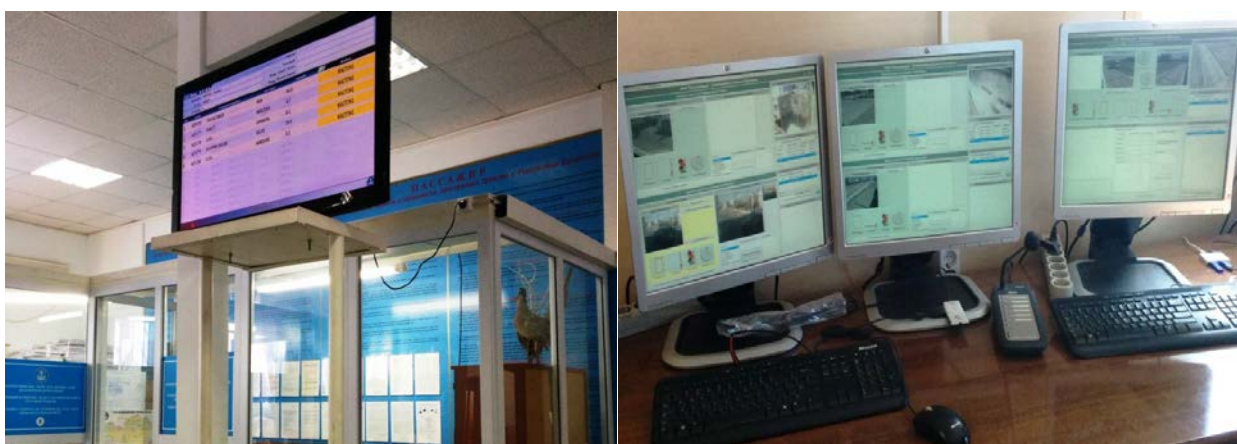
По информации начальника отдела контрабанды таможенного поста «Морпорт», существует потребность в дополнительных приборах обнаружения товаров, запрещенных к перевозке (приборы поиска наркотиков, взрывчатых веществ).

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс «Rapiskan» применяется в соответствии с СУР для отдельных категорий товаров, общая выборка по досмотру с применением ИДК достигает 5%. При этом не все товары могут подвергаться контролю с использованием ИДК, в частности, грузы, размещенные в железнодорожных вагонах, перевозимые морским паромом, не контролируются ИДК (их доля составляет до 90% при паромных перевозках). На железнодорожных ветках на въезде и выезде в порт отсутствует стационарные системы радиационного контроля. Большая часть грузов не подвергается контролю ИДК (цемент из Ирана в фасовке по 1500 кг).

При перемещении автотранспортных средств посредством паромной переправы осуществляется предварительное информирование о товарах, ввозимых автомобильным транспортом, в соответствии Решением КТС № 899. Фактов непредставления такой информации от перевозчиков за последнее время не было.

Таможенные органы готовятся к вступлению в силу Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.09.2014 № 196 о введении обязательного предварительного информирования о товарах ввозимых железнодорожным транспортом.

Администрацией порта введены элементы предварительного уведомления по приходу и уходу грузовых судов (информация для отправителей и получателей груза). На электронном табло за сутки выводится информация по ожидаемому времени прибытия/убытия судна, а также устанавливается предварительная очередь загрузки транспортных средств (на паром). Электронная очередь загрузки транспорта снижает простои транспортных средств на территории порта.



*Морпорт Актау электронная очередь*

По информации представителей таможенного поста «Морпорт», в последнее время наблюдается снижение активности работы порта:

***Динамика грузооборота порта Актау (оценочно):***

<b><i>Грузооборот (тонны)</i></b>	январь-июль 2013г.	январь-июль 2014г.
Объем импортируемых грузов	385 000	300 000
Объем экспортируемых грузов	75 000	45 000
<b><i>Стоимость (долл. США)</i></b>	январь-июль 2013г.	январь-июль 2014г.
Внешнеторговый оборот, импорт	415 000 000	260 000 000
Внешнеторговый оборот, экспорт	80 000 000	35 000 000

***Основными странами-импортерами по порту Актау являются (оценочно):***

- Иран – 30%
- Турция – 25%
- Грузия – 15%
- ОАЭ – 10%



Азербайджан – 10%

Другие страны – 10%

***Основными странами-экспортерами по порту Актау являются (оценочно):***

Азербайджан – 40%

Туркмения – 30%

Иран – 20%

Другие страны – 10%

***Основные виды импортируемых товаров (ИМ-40):***

- 08, 09 «Овощи и фрукты» (Азербайджан, Турция, Иран)

- 25 «Цемент» (Иран);

- 39 «Пластмассы и изделия из них» (Иран, Турция);

- 73 «Изделия из черных металлов» (Турция, Китай);

- 84 «Оборудование и механические устройства» (Китай, Турция);

- 94 «Мебель» (Турция, Малайзия);

- 97 «Средства наземного транспорта» (ОАЭ, Грузия).

***Основные виды экспортируемых товаров (ЭК-10):***

- 72 «Черные металлы» (Иран, Азербайджан);

- 84 «Оборудование и механические устройства (Туркмения).

## **Б. Обустройство и техническое оснащение морского таможенного поста «Кара-Шекпен», международного морского порта Актау Республики Казахстан (порт Баутино).**

Порт Баутино начально заложен в конце 19 века, неоднократно реконструировался, прикрыт от моря песчаной косой. По сравнению с портом Актау данный порт более мелководный (глубины не более 4,5 метров), в зимнее время замерзающий.



### ***Вид порта Баутино (дальняя часть бухты)***

Расположен вдали от пересечения международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «ТРАСЕСА» (Запад-Восток).

Развитие порта связано с активной разработкой нефтяного и газового Кашаганского проекта (добыча нефти и газа на искусственных островах в 150 км на северо-западе морского шельфа Каспийского моря). В разработке месторождения кроме казахстанских участников, принимают участие основные нефтяные и газовые «гиганты» мира: «Тоталь», «Эни», «Эксон Мобил», «Шелл», «Коноко Филлипс», «ИМПЕКС» и др. Разработка проекта начата в 2005 году, проектная мощность нефтеочистного завода - 22,5млн.тонн в год, а система переработки газа – 6,2 млрд.куб. метров в год. Предусмотрено производство серы.

Ожидаемое начало добычи нефти – январь 2015 год, активная промышленная разработка с 2017 года.

Все грузы и припасы, завозимые на искусственные острова по проекту «Кашаган», попадают под специальную таможенную процедуру, применяемую к отдельным категориям иностранных товаров и товаров Союза, в соответствии с которой такие товары перемещаются через таможенную границу Союза, находятся и (или) используются на таможенной территории Союза или за ее пределами без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру и (или) их использования в соответствии с такой таможенной процедурой.



***Проект «Кашаган»***

Общая площадь территории грузового района около 15000 кв.м

Пропускная способность – до 100 тыс. тонн сухих грузов в год.

Имеется 2 порталных крана, причальная стенка позволяет принимать суда длиной до 140 метров, осадкой до 4,5 метров.



Площадка порта имеет выровненное бетонное покрытие, позволяющее применять мобильный ИДК.

Таможенный пост «Кара-Шекпен» является структурным подразделением Мангистауской таможни, дислоцирующиеся в 136 км от областного центра города Актау, в поселке Баутино Тупкараганского района Мангистауской области.

Здание таможенного поста трехэтажное, в нем расположены представители всех форм государственного контроля.



Здание имеет дизель-генератор 150 Квт, теплые боксы, жилое помещение для размещения должностных лиц таможенных органов. Связь с таможней оптоволоконная, скорость до 20 Мбит/сек.

По категории таможенных органов таможенный пост «Кара-Шекпен» является «приграничный», по статусу является многосторонним (международным).

По характеру международного сообщения – грузовой, по порядку функционирования – постоянный с режимом работы – дневной .

Штатная численность таможенного поста составляет 5 сотрудников (штатная численность полностью укомплектована).

Таможенный пост осуществляет таможенный контроль и таможенное оформление товаров и морских судов, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза через пункт пропуска морского порта (грузового района) «Баутино», а также товаров ввозимых и вывозимых в

рамках Соглашения о разделе продукции по Северному Каспию от 18.11.1997 года.

Данный пункт пропуска установлен в соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Казахстан от 30.10.1992 № 906 «О пунктах пропуска Республики Казахстан» (в редакции Постановления Правительства Республики Казахстан от 31 октября 2003 года № 1085) и признан открытым для морских международных перевозок.

Пункт пропуска «Морской порт «Баутино» включен в Перечень морских пунктов пропуска на участке Государственной границы Республики Казахстан, являющихся местами прибытия и убытия товаров, установленный Комиссией Таможенного союза.

Пассажирское движение отсутствует.

Отсутствуют следующие системы государственного контроля в пункте пропуска (в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688):

- автоматическая система радиационного контроля;
- рентгенотелевизионные аппараты;
- бесконтактного измерения температуры тела физических лиц;
- интегрированная информационная система;
- сбор и утилизация биологических отходов;
- очистки и дезинфекции транспортных средств;
- обеззараживания подкарантинной продукции.

Имеется часть оборудования ТСТК (досмотровые фонари, зеркала, дозиметры, прибор для определения хладагенов), в то же время полностью отсутствуют приборы подповерхностного зондирования, определения наркотических и взрывчатых веществ, анализаторы металлов.

В порту осуществляются все виды государственного контроля (пограничный, таможенный, санитарно-карантинный, ветеринарный, картинный фитосанитарный и транспортный контроль).

Представители санитарно-карантинного, ветеринарного, картинного фитосанитарного контроля располагаются на территории пункта пропуска и осуществляют документальный контроль в отношении товаров.

В порту применяются следующие технологии и технические средства таможенного контроля:

- электронный пункт пропуска;
- автоматизированная система контроля доставки товаров;

Предварительное информирование о товарах ввозимых автомобильным транспортом в соответствии Решением КТС № 899 фактически не осуществляется..

Крупными и основными участниками ВЭД осуществляющих таможенное оформление в зоне деятельности таможенного поста являются такие компании как: «Аджип ККО», «Вагенборг», «КСА Дойтаг» (осуществляется сотрудничество в области разработки нефтяного проекта «Кашаган»).

Сопредельными морскими пунктами пропуска иностранных государств являются:

- порт Баку (Азербайджанская Республика);
- порт Анзали (Исламская Республика Иран);
- порт Туркменбаши, Киянлы, Хазар (Туркменистан).

Основная номенклатура перемещаемых товаров – комплектующие для нефтяной промышленности.

***Структура импорта товаров порта Баутино***

Группы ТН ВЭД	доля от всего импорта
73 (изделия из черных металлов)	23 %
84 (оборудование и механические устройства)	20 %
85 (электрические машины и оборудование)	16 %
40 (каучук, резина и изделия из них)	7 %
39 (пластмассы и изделия из них)	6 %
89 (суда, лодки и плавучие конструкции)	2% (6ДТ)
Прочие товары	26%

***Структура экспорта товаров порта Баутино***

Группы ТН ВЭД	доля от всего экспорта
84 (оборудование и механические устройства)	34 %
85 (электрические машины и оборудование)	17 %
90 (инструменты и аппараты оптические)	11 %
73 (изделия из черных металлов)	9 %
Прочие товары	29%

***Сведения по странам импортерам***

Наименование страны (союза)	доля от общего импорта
Страны ЕС	79 %
Турция	14 %
США	3,5 %
Азербайджан	2,5 %
Прочие (Канада, Сингапур)	1 %

***Сведения по странам экспортерам***

Наименование страны (союза)	доля от общего экспорта
Страны ЕС	96%
Азербайджан	4 %

В настоящее время в связи с завершением строительства проекта «Кашаган» наблюдается критическое снижение потока грузов через данный порт:

*Оценочные данные на сентябрь 2014*

<b>Основные показатели таможенного поста «Кара-Шекпен»</b>	
Доля импорта (тыс.долл. США)	45 000
Доля экспорта (тыс.долл. США)	1 700
Общее количество оформленных деклараций	144
Сумма взысканных платежей (тыс.тенге):	
- тамож сборов	14 000
- импортная пошлина	485 000
- экспортная пошлина	0
- НДС	615 000
Количество проведенных досмотров	23
Количество проведенных осмотров	19
Количество доп проверок	13
Количество проведенных экспертиз	1
Количество оформленных морских судов на приход	14
Количество оформленных морских судов на отход	27
Выявлено и возбуждено уголовных дел	0
Выявлено и возбуждено административных дел	0
Наложено и взыскано административных штрафов	0

## **8. Обустройство и техническое оснащение таможенных постов морских портов РФ Астрахань и Оля региона Каспийского моря**

По Каспию проходят кратчайшие пути, связывающие Европу со странами Средней Азии, Индией и Пакистаном, странами бассейна Индийского океана.

Международными морскими портами, расположенными в дельте Волги, являются порт Астрахань и порт Оля. Порты расположены в северо-западной части Каспийского моря.

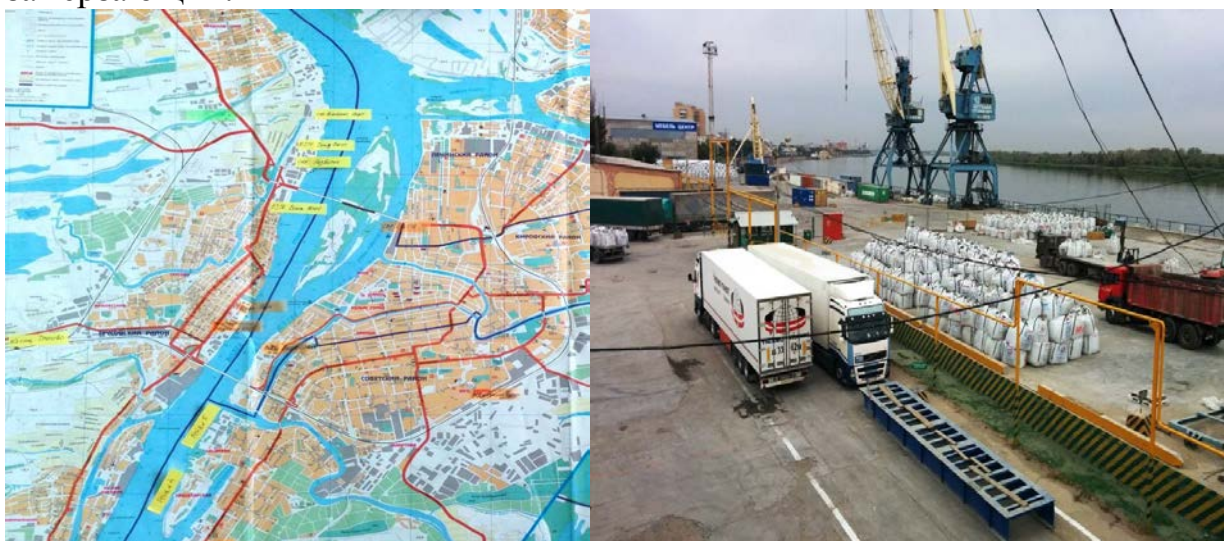
В настоящее время транспортный коридор "Север-Юг" работает преимущественно для обеспечения торговли с Ираном и Азербайджаном, а также между странами Средней Азии и Закавказья. Ключевым звеном транспортного коридора является Астраханский транспортный узел и строящийся порт Оля, который возводится в соответствии с Федеральной программой возрождения торгового флота России.

Планируется построить окружную железнодорожную сеть вокруг Каспийского моря.

На Северном Каспии и Нижней Волге «узкими местами» коридора «Север-Юг» являются: метеорологические условия (порты Оля и Астрахань замерзающие); пропускные возможности Волго-Донского канала, который имеет важнейшее значение для вывода южно- и среднеазиатских грузов в черноморский бассейн (отчетная глубина не менее 3,5 метров).

## **В. Обустройство и техническое оснащение морского пункта пропуска «МПП Астрахань» Российской Федерации**

Порт Астрахань является единственным портом Каспийского моря, который с декабря 2000 года входит в Систему портов Парижского меморандума о взаимопонимании, о контроле судов государством порта. 95% грузов отправляются водным путём и являются внешнеторговыми. Порт зимой замерзающий.



Порт расположен на нижнем течении Волги в 160 километрах от Каспийского моря. Зоны таможенного контроля МПП территориально размещены на семи участках порта вдоль течения реки (выделено желтым).



Режим работы МПП – без выходных, круглосуточный.

Морской пункт пропуска Астрахань включен в Федеральную целевую программу «Государственная граница Российской Федерации «2012-2020 гг.». Реализация мероприятий запланирована на 2018-2020 годы. В ходе реконструкции пропускная способность пункта пропуска будет увеличена до 9000 тонн в сутки.

Основная номенклатура перемещаемых товаров – это товары народного потребления, техника строительная и автомобильная, сыпучие грузы.

#### Анализ загруженности МПП Астрахань:

Год	Направление	Объем перемещенных грузов (тонн)	Всего (тонн)	соотношение импорт/экспорт	Количество ДТ (им/эк)	Общее кол-во ДТ	Общее количество физ/лиц
2012	ввоз	370 956	963 910	38,48	2 533	4422	32 252
	вывоз	592 954		61,52	1 889		
2013	ввоз	540 948	1 039 058	52,06	2 961	5370	25 534
	вывоз	498 110		47,94	2 409		
2014	ввоз	844 049	2 467 749	34,20	1476	1385	18 425
	вывоз	1 623 700		65,80	1385		

По итогам 2013 года в регионе деятельности Астраханского таможенного поста Астраханской таможни было оформлено 1053 судна на прибытие и 1076 судов на убытие.

За текущий период 2014 года было оформлено 751 судно на прибытие судно и 759 судов на убытие.

В регионе деятельности Астраханского таможенного поста функционирует 11 складов временного хранения, из которых 6 являются СВХ открытого типа и расположены непосредственно в порту Астрахань.

Режим работы представителей государственных контролирующих органов:  
Контрольно-пропускной пункт «Астрахань» - круглосуточный,  
Таможенный пост «Морской порт Астрахань» - круглосуточный,



Роспотребнадзор - круглосуточный, выход по требованию  
 Россельхознадзор - круглосуточный, выход по требованию.  
 С учетом имеющейся загруженности пункта пропуска действующий режим работы государственных контролирующих органов в МПП Астрахань представляется оптимальным.

### **Оснащение МПП «Астрахань» ТСТК**

Пункт пропуска укомплектован техническими средствами таможенного контроля в объеме необходимом для выполнения функций и задач возложенных на таможенные органы Российской Федерации, в том числе:

- металлодетектор «Super Scanner Carret»;
- анализатор электрохимический «Дельта-1»;
- портативный прибор проверки подлинности акцизных марок «Ультрамаг»;
- досмотровый эндоскоп «Крот»;
- комплекс для исследования документов, денежных знаков «Регула»;
- анализатор рентгенофлуоресцентный «МетЭксперт»;
- портативный прибор идентификации драгоценных камней.

Таможенный контроль за делящимися радиоактивными материалами обеспечен установкой в МПП «Астрахань»:

- стационарные таможенные системы обнаружения ДРМ (Янтарь-1А; Янтарь1П-1; Янтарь1П2-1, объединенные в единый комплекс);
- дозиметр поисковый микропроцессорный ДРС-РМ 1401;
- измеритель-сигнализатор поисковый ИСП-РМ1401К-01;
- радиометр-спектрометр МКС А03.

При осуществлении таможенного контроля, на специально оборудованных площадках, применяется мобильный инспекционно-досмотровый комплекс, использующийся с 2007 года, с энергией тормозного излучения пучка 3,8 МэВ.



***Контроль мобильным ИДК (цемент загрузка 1500 кг)***

Отсутствуют следующие системы государственного контроля в пунктах пропуска (в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688):

- бесконтактного измерения температуры тела физических лиц;
- интегрированная информационная система;
- сбор и утилизация биологических отходов;
- обеззараживания подкарантинной продукции.

В порту осуществляются все виды государственного контроля (пограничный, таможенный, санитарно-карантинный, ветеринарный, карantinный фитосанитарный и транспортный контроль).

Информационное взаимодействие между органами исполнительной власти государств-членов Таможенного союза в пункте пропуска через таможенную границу Таможенного союза отсутствует.

Предварительное информирование таможенных органов осуществляется в добровольном порядке. В связи с отсутствием ответственности за непредставление/неполное представление сведений предварительной информации качество получаемой информации очень низкое.

Следует отметить, что в настоящее время осуществляется обязательное предварительное информирование капитана морского порта о планируемом заходе судна в порт.

### **Справочно**

*Согласно Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 20.08.2009 № 140 «Об утверждении общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» предварительная информация передается капитаном судна капитану морского порта за 72 часа до планируемого времени прибытия. В случае, если переход составляет менее 72 часов, предварительная информация направляется до выхода судна из последнего порта.*

По имеющейся информации, большое количество участников ВЭД «перенесли» оформление товаров, перемещаемых морским транспортом, в Республику Казахстан. Данное обстоятельство связано, в первую очередь, с принятием таможенными органами указанного государства, стоимости декларируемых товаров, по цене сделки, без последующей корректировки.

## Г. Обустройство и техническое оснащение морского пункта пропуска Оля Российской Федерации

Морской пункт пропуска Оля расположен в 35 километрах ниже г. Астрахань по течению Волги у выхода в Каспийское море. Порт зимой замерзающий.

Его реконструкция была начата в августе 2009 г. в целях увеличения пропускной способности и изменения пределов морского пункта пропуска Оля в рамках реализации мероприятий ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003-2011 годы)». Работы, предусмотренные контрактом по строительству морского пункта пропуска Оля (оборудование и техническое оснащение зданий, помещений, сооружений, необходимых для организации в пункте пропуска пограничного, таможенного и иных видов контроля) выполняются с существенным отставанием от графика производства работ.

В настоящее время обустройство пункта пропуска завершено, идет передача объекта от строительных организаций через подразделения Росимущества под управление Росграницы.

Порт будет оснащен инспекционно-досмотровыми комплексами, информационно-техническими средствами пограничного, таможенного и санитарно-карантинного контроля. Завершение реконструкции пункта пропуска Оля планируется осуществить к концу 2014 г.





*Зона таможенного контроля средств*



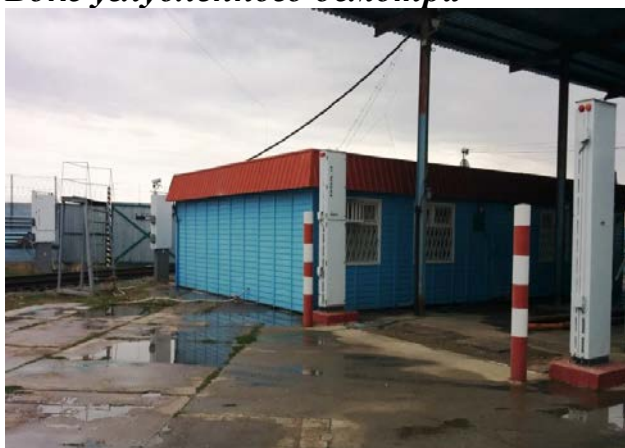
*Зона контроля транспортных средств*



*Бокс углубленного осмотра*



*Зал контроля пассажиров*



*Стационарные ТКДРМ*



*Система видеонаблюдения*

### **Анализ загруженности МПП ОЛЯ:**

Год	Направление	Объем перемещенных грузов (тонн)	Всего (тонн)	% соотношения импорта/экспорта	Количество ДТ (им/эк)	Общее кол-во ДТ	Общее количество физ/лиц (экипаж)
22012	ВВОЗ	11 890	87 475	13,59	58	122	5623
	ВЫВОЗ	75 585		86,41	64		
22013	ВВОЗ	26 581	135 476	19,62	47	123	2810
	ВЫВОЗ	108 895		80,38	76		
22014	ВВОЗ	5 286	99 088	5,33	20	91	1440
	ВЫВОЗ	93 801		94,67	71		

По итогам 2013 года в регионе деятельности таможенного поста Морской порт Оля Астраханской таможни было оформлено 95 судов на прибытие и 122 судна на убытие.

За текущий период 2014 года было оформлено 46 судов на прибытие и 52 на убытие.

В регионе деятельности таможенного поста Оля функционирует 2 места временного хранения товаров, которые расположены непосредственно в порту.

Ежесуточно в смену, в том числе на комиссию ГКО, выходят:

Контрольно-пропускной пункт «Оля» - 4 человека,

Таможенный пост «Морской порт Оля» - 4-5 человек,

Роспотребнадзор - 1 человек;

Россельхознадзор - 1 человек.

Режим работы представителей государственных контролирующих органов:

Контрольно-пропускной пункт «Оля» - круглосуточный,

Таможенный пост «Морской порт Оля» - круглосуточный,

Роспотребнадзор - круглосуточный, выход по требованию,

Россельхознадзор - круглосуточный, выход по требованию.

С учетом имеющейся загруженности пункта пропуска действующий режим работы государственных контролирующих органов в МПП Оля представляется оптимальным.

Отсутствуют следующие системы государственного контроля в пунктах пропуска (в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688):

- бесконтактного измерения температуры тела физических лиц;
- ИДК (мобильный ИДК прибывает в соответствии с поручением при срабатывании СУР);
- интегрированная информационная система.

### **Оснащение МПП «Оля» ТСТК**

Пункт пропуска укомплектован техническими средствами таможенного контроля в объеме необходимом для выполнения функций и задач возложенных на таможенные органы Российской Федерации, в том числе:

- металлодетектор «Super Scanner Carret»;
- анализатор электрохимический «Дельта-1»;
- досмотровый эндоскоп «Крот»;
- комплекс для исследования документов, денежных знаков «Регула»;
- анализатор рентгенофлуоресцентный «МетЭксперт»;
- портативный прибор идентификации драгоценных камней.

Таможенный контроль за делящимися радиоактивными материалами обеспечен установкой в МПП «Оля»:

- стационарные таможенные системы обнаружения ДРМ (Янтарь-1А; Янтарь-1Ж, Янтарь1П-1; Янтарь1П2-1), объединенные в единый комплекс;
- дозиметр поисковый микропроцессорный ДРС-РМ 1401;
- измеритель-сигнализатор поисковый ИСП-РМ1401К-01;
- радиометр-спектрометр МКС А03.