

EVALUATION OF BUNKER FUELS QUANTITATIVE TRANSPORTED THROUGH THE CUSTOMS BORDER OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION

Ya. Ya. Eglit¹, M. A. Tsiveleva²

¹ — Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, St. Petersburg, Russian Federation

² — Named after V. B. Bobkov St. Petersburg branch of the Russian Customs Academy, St. Petersburg, Russian Federation

The article describes the effectiveness of customs control in respect of supplies. The cases of illegal export of oil and oil products by participants in foreign economic activity, including under the guise of ship's supplies, questions of operation of marine engines have been studied. The object of the study is relations chosen between the customs body and the foreign economic activity participant in the process of legal regulation of the export of oil and oil products under the guise of supplies.

During the study of these issues, algorithm was developed for performing customs operations with regard to the export of supplies, as well as for bunkering ships, the experience of the Baltic Customs in the context of customs operations and customs control in the movement of ship's stores was examined. The method of network planning built the procedure for performing customs operations with respect to ship's stores

A study was made of the problems associated with the export of oil and petroleum products, as well as proposals for improving the organization of customs control. The authors developed a methodology for determining the quantitative standards of bunker fuels transported as ship supplies by water vessels across the customs border of the EAEC. The bunker fuel calculation methodology allows customs officials to calculate, taking into account the many features and factors affecting the requested amount of fuel for bunkering. In order to implement the methodology in practice, we used the Microsoft Access software product, which allows us to introduce a calculation formula into the activities of the customs authorities in the customs control of the load of bunker fuel.

The results of the application of the methodology allowed estimating the quantitative standards of bunker fuel, which are necessary for a marine vessel to ensure normal operation and maintenance. In the derivation of the formula, various factors affecting the determination of the quantitative norms of bunker fuels were taken into account. The developed methodology for calculating bunker fuel made it possible to compile a list of the information required for the application by the ship's captain before coming to the port for bunkering.

Keywords: bunker fuel, quantitative standard, technological design capacity, the Eurasian Economic Union, supplies, customs border, customs operations.

For citation:

Eglit, Yan Ya., and Mariya A. Tsiveleva. "Evaluation of bunker fuels quantitative transported through the customs border of the eurasian economic union." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admiral S.O. Makarova* 9.5 (2017): 954–964. DOI: 10.21821/2309-5180-2017-9-5-954-964.

УДК: 656.611.2

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОЛИЧЕСТВЕННЫХ НОРМ БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА, ПЕРЕМЕЩАЕМОГО ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Я. Я. Эглит¹, М. А. Цивелева²

¹ — ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова», Санкт-Петербург, Российская Федерация

² — Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, Санкт-Петербург, Российская Федерация

В статье рассматриваются вопросы эффективности проведения таможенного контроля в отношении судовых припасов. Изучены случаи незаконного вывоза участниками внешнеэкономической деятель-

ности (далее – участниками ВЭД) нефти и нефтепродуктов, в том числе под видом судовых припасов, а также вопросы эксплуатации судовых двигателей. Объектом исследования выбраны отношения, возникающие между таможенным органом и участником ВЭД в процессе правового регулирования вывоза нефти и нефтепродуктов под видом судовых припасов.

В ходе изучения данных вопросов построен алгоритм совершения таможенных операций в отношении вывоза припасов, а также при бункеровке морских судов, рассмотрен опыт Балтийской таможни в рамках совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля при перемещении судовых припасов. Методом сетевого планирования определен порядок совершения таможенных операций в отношении судовых припасов.

Проведено исследование проблем, связанных с вывозом нефти и нефтепродуктов, а также обоснованы предложения по повышению эффективности организации таможенного контроля. Авторами разработана методика определения количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве судовых припасов водными судами через таможенную границу ЕАЭС.

Предлагаемая методика позволяет должностным лицам таможенных органов производить расчет, учитывая множество особенностей и факторов, влияющих на запрашиваемое количество топлива для бункеровки. В целях практической реализации представленной методики использовался программный продукт Microsoft Access, позволяющий внедрить расчетную формулу в деятельность таможенных органов при таможенном контроле загружаемого количества бункерного топлива.

Результаты применения методики позволили оценить количественные нормы бункерного топлива, которые необходимы морскому судну для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания. При выведении формулы учитывались разносторонние факторы, влияющие на определение количественных норм бункерного топлива. Разработанная методика расчета бункерного топлива позволила сформировать перечень сведений, необходимых к заявлению капитаном судна до прихода в порт для бункеровки.

Ключевые слова: бункерное топливо, количественная норма, технологическая конструктивная емкость, Евразийский экономический союз, припасы, таможенная граница, совершение таможенных операций.

Для цитирования:

Эглит Я. Я. Определение количественных норм бункерного топлива, перемещаемого через таможенную границу евразийского экономического союза / Я. Я. Эглит, М. А. Цивелева // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2017. — Т. 9. — № 5. — С. 954–964. DOI: 10.21821/2309-5180-2017-9-5-954-964.

Введение

Таможенные операции, совершаемые в отношении припасов, предусматривают полное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, а также отсутствие применения запретов и ограничений экономического характера. Данный факт влечет за собой возможность неисполнения участниками внешнеэкономической деятельности ряда условий, связанных с перемещением припасов. Роль России на мировом рынке энергетики становится все более влиятельной, что влечет за собой увеличение количества нефти и нефтепродуктов, вывозимых с таможенной территории ЕАЭС (далее — ТТ ЕАЭС).

Актуальность исследования обусловлена тем, что существуют тенденции, выражающиеся в негативных действиях недобросовестных участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) в рамках наращивания усилий по незаконному вывозу энергоресурсов с таможенной территории ЕАЭС, поэтому совершение таможенных операций (далее — СТО) и более эффективный таможенный контроль при перемещении данной категории товаров является неотъемлемой частью деятельности таможенных органов.

Нефть и нефтепродукты, перемещаемые морским транспортом как товар (например, сырая нефть) могут быть задекларированы под видом мазута — более дешевого нефтепродукта. В данном случае недостоверность декларирования обусловлена отсутствием однозначной терминологии понятия «сырая нефть», отсюда возникает риск ее незаконного вывоза. Также участились случаи незаконного вывоза участниками ВЭД нефти и нефтепродуктов как товаров под видом судовых припасов, что влечет за собой незаконную бункеровку судов без уплаты таможенных платежей.

Отсутствие нормативно закрепленных количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов, также является одной из причин незаконного вывоза нефти и нефтепродуктов.

Следует отметить, что бункеровка судов осуществляется двумя видами топлива: дизельное топливо и мазут. При эксплуатации судна главные двигатели в основном работают на тяжелом топливе ввиду экономической и эксплуатационной эффективности. У таможенных органов возникают подозрения в недостоверном декларировании товара, когда объем дизельного топлива, погружаемого на судно в качестве припасов, превышает количество мазута. Как показывают исследования, неизрасходованные остатки дизельного топлива могут быть проданы за рубежом, что является нарушением таможенного законодательства государств — членов Евразийского экономического союза.

В качестве объекта исследования выбраны отношения, возникающие между таможенным органом и участником ВЭД в процессе правового регулирования вывоза нефти и нефтепродуктов под видом припасов.

Целью исследования является разработка предложений по повышению эффективности организации таможенного контроля вывозимых нефти и нефтепродуктов. Для достижения поставленной цели в ходе исследования поставлены следующие задачи.

1. Построить алгоритм совершения таможенных операций в отношении вывоза припасов, а также при бункеровке морских судов.

2. Рассмотреть опыт Шкиперского таможенного поста Балтийской таможни в рамках совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля при перемещении судовых припасов.

3. Провести исследование проблем, связанных с вывозом нефти и нефтепродуктов, а также обосновать предложения по повышению эффективности организации таможенного контроля.

Методологическую основу исследования составляют эмпирические и теоретические методы, включая метод сравнительного и структурного анализа, процессный подход.

В ходе работы авторы опирались на научные статьи, в которых рассматриваются правовые аспекты таможенного оформления морских судов и особенности таможенного декларирования судовых припасов.

Методы и материалы (Methods and Materials)

Отличительной особенностью перемещения припасов является тот факт, что в зависимости от направления их перемещения производится или не производится уплата таможенных пошлин, налогов [1]. Схематично таможенные операции в отношении припасов, находящихся на борту морских (речных) судов, показаны на рис. 1.

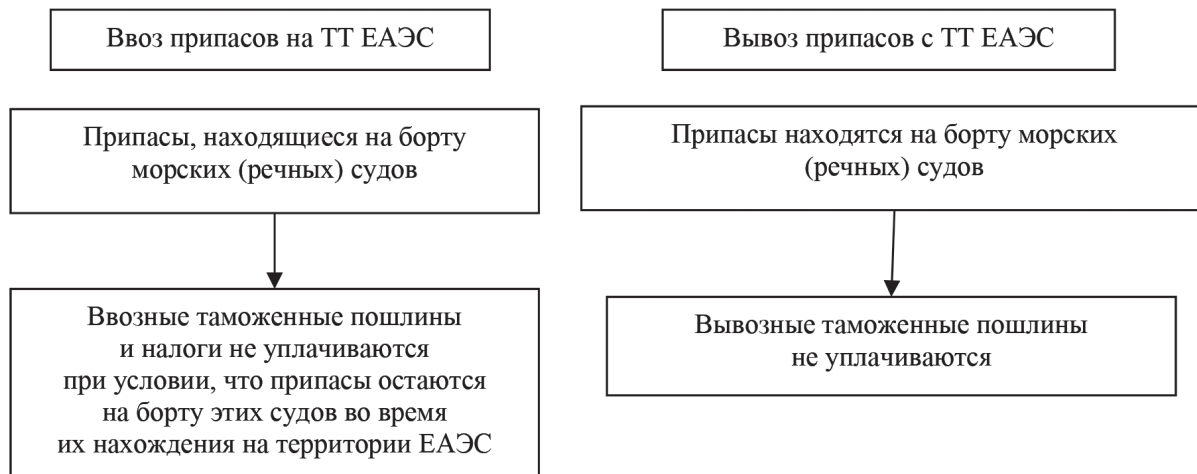


Рис. 1. Таможенные операции, совершаемые в отношении припасов, находящихся на борту морских (речных) судов

Также наряду с национальным законодательством и законодательством государств — членов Союза международно-правовой основой перемещения припасов послужила, в частности, Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, а именно Специальное приложение J [2, гл. 4].

Следует отметить, что в рамках вывоза нефти и нефтепродуктов в качестве припасов существуют проблемы несовершенства законодательства в части несовпадения трактовки одних и тех же аспектов, а также отсутствия закрепленных терминов, необходимых для улучшения качества таможенного контроля. Одной из основных проблем является определение количества бункерного топлива, необходимого для нормальной эксплуатации и технического обслуживания судна. Авторами предложены следующие рекомендации по выполнению данных расчетов.

Представим порядок совершения таможенных операций в отношении нефти и нефтепродуктов в виде сетевого графика (рис. 2).

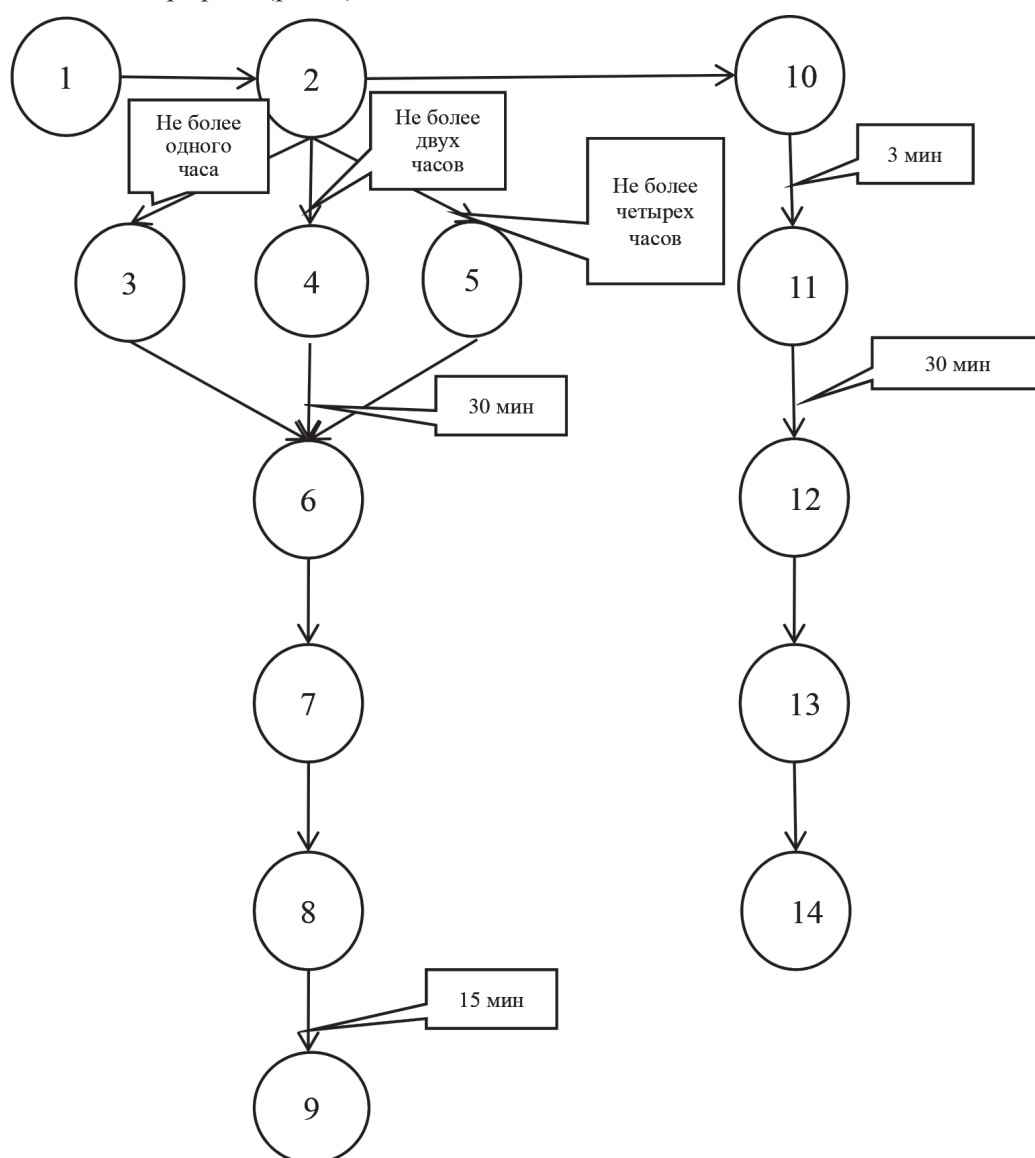


Рис. 2. Порядок совершения таможенных операций в отношении товаров, классифицируемых в группе 27 Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности

В таблице (с. 958) приведена последовательность действий должностных лиц таможенных органов при осуществлении таможенного оформления судового топлива, а также минимальный и максимальный диапазон времени их выполнения.

Порядок совершения таможенных операций в отношении судовых припасов

Наименование процедуры	Предшествующая процедура	Время	Код
Подача декларантом электронной декларации на товары (далее — ЭДТ)	—	—	(1)
Уполномоченное должностное лицо таможенного органа (далее — ДЛТО) декларирования	1	—	(1; 2)
СТО при наличии от 1 до 100 товарно-транспортных накладных	2	До одного часа	(2; 3)
СТО при наличии от 101 до 300 товарно-транспортных накладных	2	До двух часов	(2; 4)
СТО при наличии от 301 и более товарно-транспортных накладных	2	До четырех часов	(2; 5)
Распечатка ЭДТ, простановка штампа, даты, регистрационного номера ЭДТ, ДЛТО заверяет копию ЭДТ подписью и личной номерной печатью (далее — ЛНП)	3, 4, 5	30 мин	(3; 4; 5; 6)
Сканирует распечатанную копию ЭДТ с отметками о выпуске товаров	6	—	(6; 7)
Направляет бумажную копию ЭДТ, подписанную электронной подписью (далее — ЭП), по ведомственной электронной почте в таможенный орган погрузки / перевалки	7	—	(7; 8)
Ожидает подтверждение о получении сообщения	8	15 мин	(8; 9)
Уполномоченное должностное лицо таможенного органа погрузки / перевалки	2	—	(2; 10)
Проверяет подлинность ЭП и направляет сообщение: «Сообщение получено, электронная подпись корректна»	10	3 мин	(10; 11)
Распечатывает необходимое количество бумажных копий ЭДТ и проставляет ЛНП, подпись и дату на бумажных копиях ЭДТ	11	30 мин	(11; 12)
Проставление на транспортных документах оттиска штампа «Погрузка разрешена» и оттиска штампа «Выпуск разрешен», регистрационного номера электронной декларации на товары, заверенного личной номерной печатью и подписью	12	—	(12; 13)
Возвращение декларанту или перевозчику транспортных документов и заверенных бумажных копий ЭДТ	13	—	(13; 14)

В результате применения процессного подхода время, затраченное должностными лицами таможенных органов при СТО, составляет 2 ч 20 мин, максимальный показатель времени не должен превышать 5 ч 20 мин.

Практика бункеровки по максимальной вместимости конструктивных емкостей судовых танков в российских портах имеет большой экономический интерес как для иностранных судовладельцев, использующих топливо в судовых энергетических установках, так и для бункеровочных компаний [3]. Этому способствует значительная разница в стоимости бункерного топлива в срав-

нении с портами иностранных государств, а также тот факт, что топливо, вывозимое в качестве припасов, облагается НДС по ставке, равной 0 % [4].

В целях обеспечения собственной выгоды судовладельцы выходят в рейс из иностранных портов с почти минимальным запасом бункерного топлива, для того чтобы в российском порту максимально пополнить запасы [5].

Определение количества вывозимых припасов, загруженных на таможенной территории ЕАЭС и допускаемых к вывозу с освобождением от уплаты налогов, производится на основании приказа Федеральной таможенной службы России от 29.12.2007 № 1665¹. При этом учитываются:

- количество припасов, имеющих на борту судна на момент прибытия;
- количество припасов, необходимых для эксплуатации и технического обслуживания судна с учетом продолжительности рейса и стоянки;
- количество несливаемых остатков (мертвый запас) в штатных заправочных емкостях;
- количество штормового (аварийного) запаса, необходимого транспортному средству в целях обеспечения безопасности мореплавания [6].

До начала бункеровки судна декларантом заранее подается временная декларация на товары, в которой отсутствуют сведения о точном количестве топлива, необходимого для бункеровки, и, соответственно, таможенной стоимости. Подача полной декларации на товары осуществляется в срок, установленный таможенным органом по мотивированному заявлению декларанта и не превышающий 8 мес. со дня регистрации временной декларации на товары [7].

Однако, ввиду некоторых обстоятельств, суда, заходящие в порт с целью бункеровки, берут топлива примерно на 30 % меньше, чем было заявлено. К таким обстоятельствам можно отнести [8]: уровень воды, осадку судна и время стоянки. Также до прибытия судна в порт во временной декларации на товары должны быть указаны сведения об остатке топлива у транспортного средства международной перевозки. Следует отметить, что проблемным вопросом является то, что на момент прибытия судна в порт остаток топлива будет отличаться от показателей, которые были поданы декларантом. Таким образом, при таможенном оформлении транспортных средств и бункеровки морских судов капитаном судна в обязательном порядке должна предоставляться информация об остатке топлива в топливных баках на момент захода судна в порт, а также сведения о количестве припасов, находящихся на борту, о припасах, которые будут необходимы для эксплуатации и технического обслуживания судна, рассчитанных исходя их продолжительности рейса и стоянки.

Согласно решению ЕЭК от 01.11.2016 № 131 «Об определении количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза», количество судового топлива рассчитывается как разница между вместимостью технологических конструктивных емкостей водного судна, предназначенных для хранения бункерного топлива, и остатком бункерного топлива. Однако главным вопросом при этом остается определение количества остатка судового топлива, находящегося в судовых танках, предназначенных для судовой энергетической установки на момент прибытия судна на таможенную территорию ЕАЭС. До вступления данного решения в силу сотрудники таможенных органов пользовались расчетной формулой, не учитывающей ряд особенностей совершения операций в пути следования в отношении морских судов. Данные расчеты имели вид

$$Q = E - (П - Р \cdot Д), \quad (1)$$

где Q — количество бункерного топлива, т;

E — объем конструктивных емкостей судна, т;

$П$ — количество бункерного топлива, находящегося в танках с момента последней бункеровки, т;

¹ Приказ ФТС России № 1665 от 29.12.2007 «Об утверждении Порядка совершения отдельных таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов» // Режим доступа: World Wide Web: URL:<http://www/consultant.ru/>

P — среднесуточный расход топлива, сут/т;

D — количество календарных дней, минувших с момента осуществления последней бункеровки территории ЕАЭС, сут.

В Решении Евразийской экономической комиссии от 01.11.2016 № 131 «Об определении количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза» не указано, каким образом определять остаточное количества топлива в судовых танках. В данном случае одним из вариантов является возможность применения услуг судовых сюрвейеров [8]. При этом будет происходить повышение расходов перевозчиков и увеличение стояночного времени судов в порту, что нежелательно для любой транспортной компании.

Для декларирования судового топлива в качестве припасов в таможенные органы требуется предоставить сведения о вместимости бункерных танков судна, дате и месте последней бункеровки, расчетном остатке бункерного топлива в соответствии с выпиской из машинного журнала, заверенной печатью и подписью капитана судна [9]. Для проверки достоверности заявленных сведений об остатке топлива на борту судна на момент его прихода в порт авторы статьи предлагают применить следующую формулу по определению норм бункерного топлива, заявляемого в качестве припасов:

$$Q_{\text{бунк}}^{\text{ДТ}} = \sum_{i=1}^n V_{\text{танк}}^{\text{ДТ}} - Q_{\text{ост}}^{\text{ДТ}} = \frac{\sum_{i=1}^n V_{\text{танк}}^{\text{ДТ}}}{\rho^{\text{ДТ}}} - \left(Q_{\text{LB}}^{\text{ДТ}} - \sum_{i=1}^k k_{\text{без}} (Q_{\text{сут}}^{\text{ДТ}} \cdot n_D) \right), \quad (2)$$

где $Q_{\text{бунк}}^{\text{ДТ}}$ — количество безопасного резерва расхода топлива для бункеровки, т;

$V_{\text{танк}}^{\text{ДТ}}$ — объем топливных танков, предназначенных для хранения определенного вида топлива, в том числе дизельного топлива, м³;

$Q_{\text{ост}}^{\text{ДТ}}$ — остаточное количество топлива в танках, т;

$Q_{\text{LB}}^{\text{ДТ}}$ — количество топлива, загруженное на судно во время предшествующей бункеровки, т;

$\sum_{i=1}^k k_{\text{без}} (Q_{\text{сут}}^{\text{ДТ}} \cdot n_D)$ — количество безопасного резерва расхода топлива, израсходованное за время

совершения рейса из порта, в котором осуществлялась предшествующая бункеровка, в порт, где планируется бункеровка;

$k_{\text{без}}$ — коэффициент безопасного резерва расхода топлива ($k_{\text{без}} = 1,1 - 1,2$). Этот безопасный резерв рассчитан на расход топлива для судна на полном ходу и предназначается для случая, когда судно может оказаться на рейде в ожидании погрузочно-разгрузочных работ;

$Q_{\text{сут}}^{\text{ДТ}}$ — суточный расход топлива, т/сут;

n_D — время, затраченное на рейс и стоянку судна в портах, сут.

При расчете безопасного резерва необходимо принимать во внимание следующее:

— суда со вспомогательными двигателями, работающими на тяжелом топливе, должны перевозить 10 %-й резерв дизельного топлива;

— суда со вспомогательными двигателями, сжигающими смеси топлива, должны иметь достаточно дизельного топлива, чтобы обеспечить работу дизелей на таком же количестве неразбавленного дизельного топлива для всего рейса, т. е. иметь 20 %-й резерв, рассчитанный по расходу топлива [10].

При расчете запаса бункерного топлива капитан должен принимать во внимание, что следующая возможность бункеровки может оказаться не в ближайшем порту [11].

Количество топлива, израсходованное за время совершения рейса из порта, в котором осуществлялась предшествующая бункеровка, в порт, где планируется следующая бункеровка, необходимо выразить формулой

$$\sum_{i=1}^k k_{\text{без}} (Q_{\text{сут}}^{\text{ДТ}} \cdot n_D) = k_{\text{без}} \cdot (Q_{\text{сут}}^{\text{Х}} \cdot k_{\text{шт}} \cdot t_{\text{ход}}^{\text{посл}} + Q_{\text{сут}}^{\text{СТ}} \cdot t_{\text{ст}} + Q_{\text{сут}}^{\text{оборг.гр}} \cdot (t_{\text{ход}} + t_{\text{ст}})), \quad (3)$$

где $Q_{\text{сут}}^{\text{ДТ}}$ — количество топлива, потребляемое главным двигателем на ходу, т/сут;

$k_{\text{шт}}$ — коэффициент штормового запаса, $k_{\text{шт}} = 1,2$;

$t_{\text{ход}}^{\text{посл}}$ — время одного последовательного рейса из порта в порт, сут;

$Q_{\text{сут}}^{\text{ст}}$ — количественный расход дизельного топлива во время стоянки и на рейде, т/сут;

$t_{\text{ст}}$ — время стоянки в портах, в которых осуществлялась предшествующая бункеровка и планируемая соответственно;

$Q_{\text{сут}}^{\text{оборг.гр}}$ — количество топлива, требуемое для специальной системы подогрева груза и топлива, т/сут.

Многие нефтепродукты, особенно темные сорта, отличаются большой вязкостью и высокой температурой застывания (некоторые +40 °С и выше), а также некоторые виды груза требуют соблюдения специального температурного режима во время транспортировки в соответствии с характеристиками и свойствами. Для возможности их откачки танки оборудуют специальной системой подогрева груза [12], [13].

Расчет бункерного топлива, заявляемого в качестве припасов с применением предлагаемой формулы (3), позволяет должностным лицам таможенных органов выполнять расчет, учитывая множество особенностей и факторов, влияющих на запрашиваемое количество топлива для бункеровки.

Результаты

В целях практической реализации представленной методики предлагается внедрение данной расчетной формулы в качестве программного продукта в виде формы, разработанной в Microsoft Access, как показано на рис. 3.

Объем танка	количество г	коэф бл	сут расход	время, затра	скобки в скобках	коэф на скобки	скобки	результат
1496	365	1	35	8	280	280	85	1411
1496	365	1	35	8	280	280	85	1411
1496	365	1	35	8	280	280	85	1411
*	0	0	0	0	0			

Рис. 3. Внесение данных в режиме «Таблица»

Код	Код
Суммарный объем бункерных танков	Объем танков
Количество топлива при убытии с момента последней бункеровки на ТП ЕАЗС	Количество топлива во время предшеств...
Коэффициент безопасности	Коэф. безопасности
Среднесуточный расход топлива	Сут. расход
Количество календарных дней, минувших с момента последней бункеровки	Время, затраченное на рейс
Скобки в скобках	Скобки в скобках
Коэффициент на скобки	Коэф. на скобки
Скобки	Скобки
Дробь	Дробь
Результат	Результат

Рис. 4. Форма данных в режиме «Конструктор»

На рис. 4 показаны поля ввода и данных, а также поля, в которых выполняются соответствующие расчеты согласно формуле (1).

В результате проведенных действий получим готовую форму ввода данных (рис. 5). Более подробно изучить алгоритм расчета бункерного топлива можно по ссылке <https://journal.gumrf.ru/files/upload/art/9-5-1ETS.rar>.

Суммарный объем бункерных танков	1496
Количество топлива при убытии с момента последней бункеровки на ТТ ЕАЭС	365
Коэффициент безопасности	1
Среднесуточный расход топлива	35
Количество календарных дней, минувших с момента последней бункеровки	8

Рис. 5. Форма ввода данных

Таким образом, можно сделать вывод о том, что посредством использования данной формы при совершении таможенных операций и осуществлении расчетов по количественным нормам бункерного топлива таможенные органы смогут минимизировать временные затраты.

Выводы

1. В ходе проведения исследований разработан алгоритм вывоза нефти и нефтепродуктов в качестве припасов с таможенной территории ЕАЭС.
2. Одной из основных проблем, возникающих у таможенных органов при определении норм бункерного топлива, является определение его количества для нормальной эксплуатации и технического обслуживания судна.
3. Методика, предложенная авторами, позволяет решить проблемы, связанные с организацией таможенного контроля и совершением таможенных операций в отношении вывозимых нефти и нефтепродуктов с таможенной территории ЕАЭС в качестве припасов. Представленный подход дает возможность оценить количественные нормы бункерного топлива, которые необходимы морскому судну для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания. При выведении формулы (3) учитывались разносторонние факторы, влияющие на определение количественных норм бункерного топлива.
4. Предложен перечень сведений, необходимый к заявлению декларантом или капитаном судна для бункеровки до захода в порт.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гуреева А. Н. Судовые припасы и предметы судового снаряжения: особенности таможенного декларирования / А. Н. Гуреева // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2013. — № 2 (63). — С. 63–72.
2. Лысак Е. Д. К вопросу о таможенном оформлении судовых припасов / Е. Д. Лысак // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2011. — № 1 (54). — С. 91–95.
3. Лысак Е. Д. Правовые аспекты таможенного оформления морских судов / Е. Д. Лысак // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2013. — № 4(65). — С. 28–33.
4. Бразовская Я. Е. Правовое регулирование государственного портового контроля в Российской Федерации / Я. Е. Бразовская // Пробелы в российском законодательстве. — 2011. — № 5. — С. 76–79.
5. Волынчиков И. Б. Исследование основных проблем развития морского транспорта России / И. Б. Волынчиков // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2013. — № 1 (20). — С. 159–167.
6. Aydin N. Speed optimization and bunkering in liner shipping in the presence of uncertain service times and time windows at ports / N. Aydin, H. Lee, S. A. Mansouri // European Journal of Operational Research. — 2017. — Vol. 259. — Is. 1. — Pp. 143–154. DOI: 10.1016/j.ejor.2016.10.002.

7. Руднева З. С. Особенности таможенного обложения и ремонта морских судов (на примере Таможенного союза) / З. С. Руднева // Проблемы современной экономики. — 2014. — № 4 (52). — С. 340–344.

8. Полошеев А. А. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка») / А. А. Полошеев, Ю. В. Малышенко // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2008. — № 4 (45). — С. 83–87.

9. Семенов С. С. Совершенствование процесса таможенного оформления и таможенного оформления контроля судов заграничного плавания (на примере балтийской таможни) / С. С. Семенов // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. — 2008. — № 49. — С. 179–184.

10. Безюков О. К. Динамика потребления энергетических ресурсов и повышение эффективности их использования / О. К. Безюков, Е. В. Ерофеева, В. А. Жуков // Справочник. Инженерный журнал с приложением. — 2015. — № 1 (214). — С. 41–48. DOI: 10.14489/hb.2015.01.pp.041-048.

11. Лаврентьева Е. А. Организационно-нормативные основы нового акцизного налогообложения судовой деятельности / Е. А. Лаврентьева, Г. А. Плавинская // Транспортное дело России. — 2016. — № 2. — С. 18–21.

12. Acosta M. Bunkering competition and competitiveness at the ports of the Gibraltar Strait / M. Acosta, D. Coronado, M. D. M. Cerban // Journal of Transport Geography. — 2011. — Vol. 19. — Is. 4. — Pp. 911–916. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.11.008.

13. Донцов С. В. Методика проведения драфт-сюрвея / С. В. Донцов. — О.: Изд-во «Одесса», 2014. — 302 с.

REFERENCES

1. Gureeva, A. N. “Sudovye pripasy i predmety sudovogo snaryazheniya: osobennosti tamozhennogo deklarirovaniya.” *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke* 2(63) (2013): 63–72.

2. Lysak, E. D. “K voprosu o tamozhennom oformlenii sudovykh pripasov.” *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke* 1(54) (2011): 91–95.

3. Lysak, E. D. “Pravovye aspekty tamozhennogo oformleniya morskikh sudov.” *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke* 4(65) (2013): 28–33.

4. Brazovskaya, Yana Evgenievna. “Legal regulation of the state port control in the Russian Federation.” *Gaps in Russian legislation* 5 (2011): 76–79.

5. Volynchikov, I. B. “The study of the key issues of the Russian maritime transport development.” *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova* 1(20) (2013): 159–167.

6. Aydin, Nursen, Habin Lee, and S. Afshin Mansouri. “Speed optimization and bunkering in liner shipping in the presence of uncertain service times and time windows at ports.” *European Journal of Operational Research* 259.1 (2017): 143–154. DOI: 10.1016/j.ejor.2016.10.002.

7. Rudneva, Z. S. “Special features of the imposition of customs duties and vessels repairing (through the example of the Customs Union (Russia, Khabarovsk).” *Problems of modern economics* 4(52) (2014): 340–344.

8. Poloshevs, A. A., and Yu. V. Malysenko. “Analiz protsessov tamozhennogo oformleniya i tamozhennogo kontrolya morskikh sudov (na primere tamozhennogo posta «Morskoi port Nakhodka»).” *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke* 4(45) (2008): 83–87.

9. Semyonov, S. “Improvement of customs clearance and foreign shipping customs control (by the example of the Baltic custom house).” *Izvestia: Herzen University Journal of Humanities & Science* 49 (2008): 179–184.

10. Bezukov, O. K., E. V. Erofeeva, and V. A. Zhukov. “The dynamic of consumption of energy resources and increase of effectiveness of it's using.” *Handbook. An engineering journal with appendix* 1(214) (2015): 41–48. DOI: 10.14489/hb.2015.01.pp.041-048.

11. Lavrenteva, E., and G. Plavinskaya. “New excise tax shipping business organizational and regulatory framework.” *Transport business of Russia* 2 (2016): 18–21.

12. Acosta, Manuel, Daniel Coronado, and Ma Del Mar Cerban. “Bunkering competition and competitiveness at the ports of the Gibraltar Strait.” *Journal of Transport Geography* 19.4 (2011): 911–916. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.11.008.

13. Dontsov, S. V. *Metodika provedeniya draft-syurveya*. O.: Izdatel'stvo Odessa, 2014.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Эглит Ян Янович —

доктор технических наук, профессор
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени
адмирала С.О. Макарова»
198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, 5/7
e-mail: JeglitJJ@gumrf.ru

Цивелева Мария Андреевна —

кандидат технических наук
Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал
Российской таможенной академии
192241, Российская Федерация, Санкт-Петербург,
ул. Софийская, 52, лит. А
e-mail: mciveleva@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Eglit, Yan Ya. —

Dr. of Technical Sciences, professor
Admiral Makarov State University of Maritime
and Inland Shipping
5/7 Dvinskaya Str., St. Petersburg, 198035,
Russian Federation
e-mail: JeglitJJ@gumrf.ru

Tsiveleva, Mariya A. —

PhD
Named after V.B. Bobkov St. Petersburg branch
of the Russian Customs Academy
52 Sofiiskaya Str., lit. A, St. Petersburg, 192241,
Russian Federation
e-mail: mciveleva@mail.ru

Статья поступила в редакцию 11 сентября 2017 г.

Received: September 11, 2017.