

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Южно-Уральский государственный университет»  
(национальный исследовательский университет)  
«Высшая школа экономики и управления»  
Кафедра «Таможенное дело»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА  
Рецензент, руководитель УЦ ДПО  
ИнтерБридж Консалтинг

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
Заведующий кафедрой, к.э.н.

\_\_\_\_\_ Н.И. Кондратьев  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

\_\_\_\_\_ Е.А. Степанов  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Направления совершенствования порядка и технологических  
процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным  
транспортом

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА  
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ  
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2021.121-524.ПЗ ВКР

Руководитель работы  
доцент кафедры ТД  
\_\_\_\_\_ И.Ю. Максимов  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Автор работы  
студент группы ЭУ – 575  
\_\_\_\_\_ Т.К. Амиров  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Нормоконтролер  
старший преподаватель  
\_\_\_\_\_ А.В. Кардапольцева  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Челябинск 2021

## АННОТАЦИЯ

Амиров Т.К. Направления совершенствования порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ – 575, 2021. – 84 с., 1 табл., 7 рис., библиогр. список – 53 наим.

Предметом выпускной квалификационной работы является таможенного оформления и таможенного контроля при перемещении транспортных средств международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС.

Объектом выпускной квалификационной работы выступают водные средства международной перевозки.

Цель выпускной квалификационной работы – совершенствование порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом.

В выпускной квалификационной работе исследованы операции по таможенному оформлению и порядок проведения таможенного контроля транспортных средств и товаров, перевозимых водными транспортными средствами через таможенную границу ЕАЭС. Выявлены проблемы таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом. Проанализированы ситуации и направления совершенствования порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом, а также предложены рекомендации по внедрению мероприятий совершенствования порядка предварительного информирования в пунктах пропуска и ликвидации несоответствия обустройства морских портов требованиям, предъявляемым к пунктам пропуска через границу.

Результаты выпускной квалификационной работы рекомендуется использовать при международной перевозке товаров и транспортных средств водным транспортом через таможенную границу ЕАЭС.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	9
1 ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС .....	12
1.1 Операции таможенного оформления при перемещении транспортных средств международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС .....	12
1.2 Порядок проведения таможенного контроля товаров перевозимых водными транспортными средствами через таможенную границу ЕАЭС.....	27
1.3 Проблемы таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортном через таможенную границу ЕАЭС.....	37
2 ДИНАМИКА ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС .....	45
2.1 Водные транспортные средства международной перевозки как объект таможенного контроля .....	45
2.2 Анализ эффективности таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом через таможенную границу ЕАЭС ..	51
2.3 Анализ сложившейся ситуации и определение направлений совершенствования порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом.....	57
3 РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ И РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПОРЯДКА И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ .....	63
3.1 Разработка рекомендаций по внедрению мероприятий совершенствования порядка предварительного информирования, в	

пунктах пропуска .....	63
3.2 Разработка рекомендаций по ликвидации несоответствия обустройства морских портов требованиям, предъявляемым к пунктам пропуска через границу .....	67
3.3 Предложения по улучшению технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом	71
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	75
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	78

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность работы.** На сегодняшний день значительно увеличилось количество контрабандных и уголовных преступлений в России и Евразийском экономическом союзе. Эти преступления отрицательно сказываются на экономическом развитии страны. Сотрудники таможи должны сообщать о таких нарушениях и действовать в соответствии с их полномочиями. Регулирование таможенных процедур, таможенного контроля товаров и транспортных средств имеет большое значение в обеспечении таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности (ВЭД). В то же время увеличился объем торговли, связанной с использованием различных видов транспорта. Следует отметить, что автомобильный транспорт - одна из крупнейших отраслей общественного производства, затрагивающая все сферы деятельности. Основная задача таможенных органов - организация досмотра транспортных средств, пересекающих границы Евразийского экономического союза. Следовательно, перевод должен быть выполнен в соответствии с действующим законодательством. Обеспечение верховенства закона - одно из важных условий передвижения транспортных средств в границах Евразийского экономического союза.

**Цель работы** – совершенствование порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом.

Исходя из цели, необходимо решить следующие **задачи**:

- рассмотреть операции таможенного оформления при перемещении транспортных средств международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС
- описать порядок проведения таможенного контроля при перемещении водных транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС;
- изучить проблемы таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом через таможенную границу ЕАЭС;

- исследовать водные транспортные средства международной перевозки как объект таможенного контроля;
- дать анализ эффективности таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом через таможенную границу ЕАЭС;
- проанализировать сложившуюся ситуацию и определить направления совершенствования порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом;
- разработать рекомендаций по внедрению мероприятий совершенствования порядка предварительного информирования, в пунктах пропуска;
- сформировать рекомендаций по ликвидации несоответствия обустройства морских портов требованиям, предъявляемым к пунктам пропуска через границу;
- представить предложения по улучшению технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом.

**Объект исследования** – водные средства международной перевозки.

**Предмет исследования** – таможенное оформление и таможенный контроль при перемещении водных транспортных средств международной перевозки.

**Научная новизна** исследования выражается в формировании представлении о порядке и технологических процессах таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом.

**Практическая значимость** исследования обуславливается возможностью реализации сформулированных в ней выводов при рассмотрении новых технологий во взаимодействии с таможенными органами и практических положений применения способов решения проблем, связанных с применением новых технологий в таможенном контроле водного транспорта.

**Теоретическая значимость** работы состоит в систематизации информации относительно перемещения водных транспортных средств.

**Методологическую базу** работы определили анализ исследуемого материала, системный подход, классификация, а также средства анализа и синтеза и др.

**Научно-теоретической базой** исследования послужили труды таких авторов, как А.В. Даюб и В.А. Матвеева, рассматривающие направления совершенствования при перемещении транспортных средств, В.М. Дедаев, характеризующий деятельность органов таможни, А.В. Карпинская, занимающаяся исследованием порядка перемещения транспортных средств международной перевозки через таможенную границу и др.

**Результаты** выпускной квалификационной работы могут способствовать развитию таможенного контроля различных категорий товаров и граждан, перевозимых водным транспортом через таможенную границу ЕАЭС, увеличению внешнеторгового оборота и собираемости таможенных платежей.

**Методологическую основу** исследования составляют диалектический метод, системный подход и средства анализа и синтеза.

**Структура работы** включает введение, три главы, заключение, список использованных источников.

# 1 ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС

## 1.1 Операции таможенного оформления при перемещении транспортных средств международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС

Сегодня, когда международная торговля хорошо развита, товары, как правило, перемещаются на большие расстояния и пересекают многие таможенные границы. Суть этой процедуры в том, что контроль товаров из разных стран разный, а иногда и очень строгий. Кроме того, большое значение имеют мультимодальные перевозки. Для перевозки грузов одновременно могут использоваться несколько международных транспортных средств. В этом случае необходимо подготовить пакет документов, подходящий для каждого типа транспортного средства (рис. 1).



Рисунок 1 – Перемещение товаров транспортными средствами международной перевозки



При автомобильной перевозке большое значение имеет декларирование. Таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки производится с применением декларации на транспортное средство. Данные, которые требуется внести в декларации на транспортное средство, зафиксированы Комиссией при создании очереди заполнения этой таможенной декларации в зависимости от вида транспорта, выполняемого перевозку продукции, направления перемещения транспортного средства международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС, а кроме того категорий продукции, указанные в ТК ЕАЭС.

При прибытии воздушного судна на таможенную территорию Евразийского союза (ЕАЭС) авиакомпания направляет соответствующие документы через интернет в главное информационно-техническое управление Федеральной службы России (ФТС ЦИТТУ). ЦИТТУ ФТС незамедлительно отправляет документы, соответствующие этому штрих-коду, который содержит всю необходимую информацию о товарах, формах и процедурах таможенного контроля, в таможенные органы места назначения.

До прибытия товаров перевозчики предоставляют информацию о товарах через портал РЖД перевозчику государства-члена Евразийского экономического союза, товары которого находятся на таможенной территории Евразийского экономического союза, который является расположенным там; Транспортная компания «РЖД» доставляет товары поездом на таможенную территорию, обобщает информацию, предоставленную заинтересованными сторонами, и отправляет ее в таможенные органы.

Процедура перемещения транспортного средства международных перевозок за пределы таможенных границ ЕАЭС включает в себя следующие уровни:

- таможенное оформление;
- декларирование;
- прохождение таможенного контроля;
- выпуск товара и транспортного средства (рисунок 2) [50].

## Операции по таможенному оформлению



Рисунок 2 – Таможенное оформление перемещения товаров транспортными средствами международной перевозки

Мы рассмотрим эти разделы более подробно ниже. Таможенное оформление – совокупность участников внешнеэкономической деятельности при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу. Все товары и товары, перемещаемые из России (экспорт) или в России (импорт) через таможенную границу ЕАЭС, подлежат таможенному оформлению, независимо от вида международных грузовых перевозок [9].

Исходя из статьи 89, составляется перечень документов, информирующих таможенные органы об их прибытии на таможенную территорию Евразийского экономического союза, а перевозчик отправляет данные о международных перевозках [4].

Основную информацию заинтересованных сторон и операторов связи можно разделить на два блока:

1. В первую группу входят предварительные сведения о товарах, ввозимых морем (рекой), сведения о транспортировке товаров и предварительные сведения о товарах (ПИТ).

2. Вторая группа должна содержать предварительную информацию, документы и информацию (ПДС) о заходе судов на таможенную территорию Евразийского экономического союза. Первичная и заключительная ПДС.

Информационная технология продвижения морепродуктов состоит из следующих частей:

1. На первом этапе внешнеэкономический оператор представляет в таможенные органы документы и информацию о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза. Если продукт подлежит другому государственному контролю, необходимые учетные данные будут опубликованы в электронном архиве (КПС «ЭАД»). После успешной разработки налога на продукцию участник ВЭД подает его в ЕАИС ТО. Информационная система таможни или АС «УПИ» должна автоматически проверять логическую форму налога на доходы физических лиц (ФЛК). Если ошибок ФЛК нет, заинтересованное лицо будет уведомлено по электронной почте о подоходном налоге с физических лиц с уникальным идентификационным номером подоходного налога, присвоенным АС "УПИ", являющийся ПИТ (УИН ПИТ). Иностранец информирует поставщика карьера УИН что этот номер должен быть указан в соответствующем товаросопроводительном документе, чтобы позволить добавить карьер и товаросопроводительный документ в ПДС в более поздний срок.

2. На втором этапе по прибытии перевозчик готовит первый ПДС судна, который отправляется в таможенную информационную систему. При разработке ПДС поставщик дополняет ранее отгруженную скважину, указывая УИН скважины в соответствующем счете-фактуре. ПДС до прибытия определяется обработчиком ЭЦП и отправляется шлюзу КПС в порту через АПС «ЭПС». КПС «Водный порт» автоматически выполняет ПДС для документов в трафик.

3. На третьей степени страна контролирует ввозимые на судно товары и Евразийский экономический союз. Принимайте первоначальные решения о судне и грузе и обрабатывайте результаты государственной инспекции. Сотрудник таможни работает в «районной подсистеме» ворот, в то время как другие государственные органы работают во «внешней подсистеме». Сотрудник таможни анализирует первоначальный ПДС, полученный для доступа, инициирует процесс тестирования системы предварительного ПДС через службу идентификации рисков КПС и записывает результаты мониторинга в региональную подсистему выходных ворот КПС.

4. Как только судно прибывает в порт, перевозчик формирует окончательный ПДС, подписывает ЭЦП и отправляет его по электронным каналам связи в порт КПС порта».

5. После представления окончательной ПДС осуществляется государственный контроль ввозимых на борт товаров и Евразийского экономического союза. Принимайте окончательные решения о товарах, судах и результатах технологического испытания. На основании решений, принятых в ходе государственного контроля системы перед ПДС, таможня принимает окончательные решения в отношении товаров и судов [12, с.180-181].

Независимо от вида транспорта, перевозчик сообщает таможенным органам о своем въезде на таможенную территорию Евразийского экономического союза путем направления документов и сведений, предусмотренных законодательством.

1. Документы и (или) декларации, подтверждающие применение запретов и ограничений.

2. Сведения о регистрации первичной информации с указанием регистрационного номера основной информации – при ввозе товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза, таможенные органы, таможенное законодательство ЕАЭС статья 11, данные сведения являются предварительными.

3. Декларирование транзита - для определенных иностранных товаров, которые находятся в транзитных операциях на таможенных территориях Евразийского экономического союза и через страны, не входящие в состав товаров ЕАЭС.

Таможенные процедуры регистрации таможенных деклараций и выпуска транспортных средств, предназначенных для международной перевозки, осуществляются в месте отправления товаров за пределы таможенных границ Союза. Международные транспортные средства должны быть одобрены и эксплуатироваться:

1. Ввоз и ввоз транспортных средств, предназначенных для международных перевозок, на таможенную территорию Евразийского экономического союза.

2. При вывозе таможенной территории в ЕАЭС для вывоза легковых автомобилей, предназначенных для международных перевозок и реимпорта [4].

Перевозчик является официальным транспортным средством для международных перевозок. За исключением случаев, предусмотренных законодательством государств-членов, таможенные процедуры, связанные с таможенным декларированием транспортных средств, участвующих в международном сообщении, могут выполняться другими лицами, действующими от имени перевозчика.

С помощью транспортные декларации вы можете оформить таможенную декларацию на судный международного значения. В зависимости от вида транспорта, перевозимых товаров и направления международной перевозки государство определяет, какая информация должна быть включена в декларацию на транспортное средство при заполнении таможенной декларации. Транспортные средства, пересекающие таможенную границу ЕАЭС, и категории товаров, указанные в Законе о таможне ЕАЭС.

Транспортное средство публикуется с использованием стандартных транспортных документов, составленных в соответствии с международными транспортными соглашениями между странами-членами и третьими сторонами.

Исходная информация может быть использована для публикации в виде электронных документов в соответствии с требованиями комиссии.

Оформление декларации на транспортное средство в виде электронного документа, подтверждающего сведения, содержащиеся в водительских правах, без отправки документов в таможенные органы. Доставка в таможенный орган документов, подтверждающих сведения, указанные в декларации на транспортное средство, параллельно с декларацией в транспортной форме [30, с.89]. Особенности заполнения заявления. Заявление регистрируется на русском языке, где это считается государственным языком. Подтверждение требуется при заполнении купона на иностранном языке. В некоторых случаях нельзя использовать устное декларирование [4]. Важно выбрать все объекты в документе, которые вы хотите переместить на страницу. Сотрудники таможни имеют право отказать в несоблюдении. Отправитель должен исправить недостатки и предоставить все необходимые документы. Для отправителя это дело может быть не только административным, но и уголовным. Одной из важнейших задач при заполнении декларации является наименование товаров, предназначенных для внешнеэкономической деятельности [30, с. 90-91].

В правоприменительной практике регистрация судов иностранных юридических лиц, не имеющих представительства в России, в большинстве случаев осуществляется сотрудниками. Следовательно, необходимо понимать, какие документы необходимо предоставить таможенникам, чтобы обеспечить эффективность таможенного контроля на морских судах; Какие судовые документы должны быть на борту, форма, содержание и порядок, в котором эти документы должны быть заполнены и выданы, включая законодательство страны, в которой находится судно, и различные международные соглашения и контракты [43, с.65].

Обязательный перечень судовых документов определяется эксплуатационными характеристиками, грузоподъемностью, районом плавания и другими важными условиями. Отсутствие документа, выданного в соответствии с

законодательством государства флага или международным соглашением, часто имеет негативные правовые последствия для судна и судовладельцев. Таким образом, очевидно, что любой судебный документ, требуемый законом, имеет определенное юридическое значение и, таким образом, представляет собой право собственности.

Их наличие на неправильно оформленных документах (не совпадают с фактическими данными, просроченные и т. д.). Равносильно их отсутствию.

Невозможно выгрузить из порта судно, у которого нет хотя бы одного из необходимых документов [40, с.80].

Подача судовых документов регулируется не только законодательством государства флага, но и рядом международных соглашений. Эти документы хранятся на борту до посадки, во время инспекционной деятельности инспектора порта и инспекции Федеральной транспортной инспекции (Ространснадзора) [30, с.105].

Суда в международных рейсах должны иметь необходимые документы в соответствии с международными соглашениями (обычные суда). Инспекторы портов вокруг Токио, Черного моря и Парижа имеют доступ к контрактным документам для судов, находящихся в международном сообщении, а также к записям и другим инструкциям, подготовленным портовыми инспекторами на отдельном международном уровне, когда суда проходят надлежащую проверку. С международными соглашениями. [24, с.88].

Судно не может выйти в море без предоставленных документов. Согласно российскому морскому праву, судно под российским флагом должно иметь следующие необходимые документы в зависимости от его основного назначения:

- заявление о доступности в отношении передвижения под Государственным флагом Российской Федерации;
- свидетельство о праве собственности на корабль;
- паспортный документ (для пассажирского судна);
- сертификат тестирования;

- сертификат товарного знака;
- свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
- свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами;
- сертификат предотвращения образования отходов;
- лицензия радиостанции и врач-радиолог (при наличии радиостанции на борту);
- роль корабля;
- транспортные записи;
- журнал двигателя (корабли с механическим двигателем);
- санитарный журнал;
- записи по очистке сточных вод;
- записи сведений о мусором;
- оформление цистерн, не предназначенных для перевозки нефти;
- протокол эксплуатации нефтеналивного танкера;
- официальное медицинское заключение о состоянии судна в соответствии с Законом о мореплавании.

Будет использоваться судно для проверки работоспособности, сертификатов осмотра, карантин и других погрузочных линий. Водоизмещение этого судна можно определить, просто выдав необходимое разрешение [48, с.237].

Прибрежные суда не могут использовать суда, оборудование и медицинские карты, за исключением случаев, предусмотренных правилами процедуры торговцев Российской Федерации (КТМ РФ). В соответствии с п. 3 Статьей 23 Договора о Европейском Союзе органы технической инспекции принимают иное решение [8].

Помимо вышеуказанных документов, судно должно использовать другие документы, требуемые правилами, установленными организацией для проверки технического состояния морских судов.

Судовые документы на борту должны храниться в оригинале с копией свидетельства о праве собственности на судно и нотариально заверенным



документом, удостоверяющим, что организация соблюдает требования международных правил безопасности [3]. документ. Копии.

Сотрудникам таможни необходимо знать название судна, которое обычно означает:

- уникальный номер IMO присваивается при постройке корабля и не меняется в течение всего срока службы корабля;
- государственный флаг корабля;
- название;
- тип и назначение;
- год и место создания;
- количество, тип и мощность главных двигателей;
- основные размеры корабля (длина, ширина и осадка при полной загрузке);
- водоизмещение, собственный вес, грузоподъемность и т. д.

Следующие документы использовались для регулирования Конвенции о содействии международному морскому судоходству, Таможенного кодекса и таможенного оформления, и контроля профессиональных торговых судов, а также процедур перевозки товаров такими судами за пределы таможенных границ ТК ЕАЭС и КТМ РФ применяя ряд документов:

- общая декларация;
- список грузовых перевозок;
- декларация о грузе;
- личные вещи коллектива;
- роль корабля;
- учет посетителей [17, с.54].

Общая декларация – это основной документ, содержащий следующую информацию, запрашиваемую таможенными органами при прибытии или отправлении судна:

- наименование;
- национальная принадлежность;

- порт регистрации;
- загрузка;
- фамилия капитана.
- название и адрес перевозчика в порту назначения или порту;
- краткое описание товара (товаров);
- количество экипажей на борту;
- количество пассажиров на борту;
- краткая информация о рейсе;
- дата и время прибытия или отправления судна;
- порт прибытия или отправления судна;
- где корабль останавливается в порту.

Публичное заявление должно включать дату и подпись капитана судна, перевозчика или лица, специально уполномоченного работать на борту.

Заявление о транспортировке является наиболее важным документом для товаров, перевозимых морским транспортом. Представленный документ должен содержать запрошенную таможенными органами информацию о товарах (товарах и транспортных средствах), перемещаемых по прибытии на борт:

- наименование;
  - национальная принадлежность;
  - фамилия капитана;
  - отправная точка;
  - порт, в котором подается грузовая декларация;
  - бренд, серийный номер, номер упаковки, вид упаковки, количество и характеристики товара (товара);
  - нумерация накладных на выгрузку груза (товаров) в порту назначения;
  - грузовые порты (грузовые) для длительного пребывания на борту;
  - первоначальный порт отправления товаров, перевозимых по коносаменту.
- При выходе с корабля список должен включать следующую информацию:
- наименование;

- национальная принадлежность;
- фамилия капитана;
- пункт назначения;
- при доставке товаров (товаров) в порт указываются: маркировка, серийный номер, количество деталей, вид упаковки, количество и характеристики товаров (товаров);
- количество грузов, перевезенных в порту отправления.

В декларации и грузе должен быть датирован и подписан капитаном судна, перевозчиком или любым лицом, обладающим особыми полномочиями на судне. Сотрудник таможни имеет право запросить конкретную информацию об опасных грузах на борту. При отправлении корабля нет необходимости подавать новый список товаров (товаров и транспортных средств). Это можно определить уже тогда, когда корабль покидает порт и остается на борту. Таможня оставляет за собой право получить копию списка погрузки вместо списка погрузки при условии, что он содержит всю информацию в списке погрузки, а также подпись и дату капитана, груза или любого другого лица с особыми полномочиями и рабочая сила на корабле.

Декларация об отправлении является важным документом для перевозки судна, содержащим данные, необходимые для прибытия или отправления судна по запросу должностного лица таможни. Транспортная декларация должна быть датирована и подписана капитаном, перевозчиком или другим лицом, имеющим специальную квалификацию для работы на судне [11, с.118].

Заявления о личных вещах сотрудников считаются основными документами о личных вещах сотрудников, включая информацию, запрашиваемую должностными лицами таможни (не требуется при выезде).

- название корабля;
- порт прибытия или отправления судна;
- имена и фамилии сотрудников;
- должности членов экипажа;

- информация о личных вещах работников, к которым применяется тарифное регулирование, а не тариф (в соответствии с законодательством государства);
- частная подписках каждого члена экипажа [31, с.399.].

В декларации о личных вещах экипажа ставится дата и подпись капитана морского судна, или морского агента или какого-то другого лица, который обладает определенными полномочиями в отношении морского судна [32, с.79].

Помимо вышеуказанных документов, сотрудники таможни получают следующие документы, если таковые имеются:

а) подтверждение наличия валюты и валютных ценностей, которая содержит информацию о наличии российской и иностранной валюты в судовой кассе, датированное и подписанное капитаном судна или, при необходимости, другим уполномоченным лицом, содержащее информацию о наличии российской и иностранной валюты в кассовой системе судна в графе 16. Общие инструкции - обратите внимание, что «судно не имеет денежной или денежной стоимости», если судно не имеет денежной или денежной стоимости;

б) Список оружия и боеприпасов, включая информацию о наличии оружия и боеприпасов на борту:

- количество оружия (тип оружия) и количество боеприпасов;
- изначальная нумерация пистолета;
- информация о владельце пистолета и боеприпасов.

В перечень оружия и боеприпасов входит задача капитана (представителя) по обеспечению сохранности оружия во время нахождения судна в порту и предотвращению его вывоза с судна.

На борту нет оружия и боеприпасов - генеральный приказ №16. В графе «На борту нет оружия и боеприпасов»;

в) список наркотических средств, препаратов, содержащих сильнодействующие, психотропные и токсичные вещества. В этом списке указано количество лекарственных средств, включая наркотические средства, активные вещества, психотропные вещества и токсические вещества, наименования

которых определяются Правительством Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством. Список лекарств требует от капитана судна (уполномоченного лица) обеспечить сохранность этих лекарств в порту и не передавать их с судна. Если на борту нет лекарств, в графе «Нет лекарств на борту» должно быть вписано общее предложение в графу16 [39, с.852].

Соответствующие таможенные процедуры указаны в таможенной декларации. Таможенная процедура – это набор правил для таможенных целей, который устанавливает стандарты и условия использования и / или уничтожения товаров на таможенной территории Евразийского экономического союза или за ее пределами. Основная цель таможенных формальностей - определить правовые условия, при которых товары могут ввозиться транзитом или транзитом, в некоторой степени, для местной или международной перевозки. В этом случае таможенные процедуры определяют условия перемещения товаров в пределах таможенных границ [47, с.202].

Глава 19 статья 127 Таможенного кодекса ЕАЭС устанавливает 17 видов таможенных процедур применения правил таможенными органами: выпуск для внутреннего пользования. проблема; пересечение; склад беспошлинной торговли; Таможенное оформление; обработка вне таможенной зоны; обработка для домашнего использования; временный въезд (допуск); временный экспорт реимпорт; реэкспорт; беспошлинная торговля; уничтожение; отказ в пользу государства; свободная таможенная зона; свободный склад; специальная таможенная процедура (таможенная процедура, которая определяет для таможенных целей требования и условия пользования и (или) распоряжения некоторыми категориями товаров на таможенной территории ЕАЭС или за ее пределами) [4]. Таможенные процедуры при ввозе товаров начинаются с момента пересечения таможенной границы. При вывозе товаров - с начала таможенного оформления и дня их попадания в зону таможенного контроля. Основным инструментом, используемым таможенными органами для целей таможенного оформления или контроля товаров и транспортных средств, является таможенное

регулирование, определяющее обязанности участников внешнеэкономической деятельности в соответствии с применяемыми таможенными процедурами и предполагаемым использованием определенных товаров.

Таможенная процедура определяет таможенный статус товаров с учетом причины ввоза или вывоза. Правовая природа таможенных процедур объединяет элементы административного, правового и финансового законодательства. Согласно соответствующим положениям закона, таможенные процедуры для товаров должны быть завершены в рабочий день, следующий за днем выполнения условий выпуска и регистрации таможенной декларации. Однако этот период может быть продлен (например, если требуется тестирование продукта), что может иметь решающее значение для пищевых продуктов и других продуктов с истекшим сроком годности [4].

Порядок уплаты таможенных пошлин на товары и товары для иностранных субъектов предпринимательства строго соблюдается нормами Таможенного кодекса ЕАЭС, решениями законодательных органов, федеральными законами Российской Федерации и федеральными таможенными органами на службе РФ. Право выбора процедуры принадлежит декларанту, и таможенная декларация подается на таможенную. Вам необходимо зарегистрироваться в таможенных органах, предъявить товары и сопроводительные документы и пройти процедуру регистрации.

Поэтому таможенное оформление – важная составляющая в доставке. Он имеет особые свойства и действителен для въезда и выезда с таможенной поверхности. Закон регулирует действия, связанные с товарами при въезде или выезде с таможенной территории. Он также содержит список действий, которые можно выполнять с продуктом. По прибытии на таможенную территорию таможенные процедуры проводятся по особой системе, выходящей за пределы законодательно установленной зоны. Детали таможенного оформления связаны с предварительно выбранными таможенными процедурами.

## 1.2 Порядок проведения таможенного контроля товаров, перевозимых водными транспортными средствами через таможенную границу ЕАЭС

Таможенный контроль, средство реализации таможенной политики Российской Федерации, представляющее собой комплекс мер, реализуемые таможенными органами для обеспечения соблюдения участниками таможенных отношений требований таможенного законодательства. Следует отметить, что сотрудники таможни придерживаются установленных принципов и ограничиваются формами таможенного контроля, достаточными для соблюдения таможенного законодательства Евразийского экономического союза и законодательства государств-членов Экономического союза. Сила. Таможенные органы [22, с.40].

К целям таможенного контроля относятся:

- Проверенные товары соответствуют информации, указанной в таможенной декларации;
- Соблюдение норм, установленных в специальных нормативных списках и списках проверяемых товаров;
- Проверить разрешенный порядок вождения;
- Определите стоимость, количество и качество.

Задачи таможенного контроля:

- Обеспечение соблюдения таможенного законодательства;
- Принять необходимые меры для защиты прав и законных интересов граждан, компаний, учреждений и организаций в таможенных вопросах;
- Сбор пошлин;
- Соблюдение разрешительного порядка перевозки МПК на таможенной границе (30, 50).

К таможенному контролю применяются определенные принципы. Принципы таможенного надзора выражают сущность и содержание поведения, общий характер поведения [28, с.40]. Одним из основных принципов проведения всей работы является принцип законности, закрепленный в Конституции Российской

Федерации (15). Совет действует квалифицированным большинством голосов по предложению Комиссии и после консультации с Европейским парламентом.

Таможенный надзор осуществляется таможенными органами в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС, сотрудники таможни действуют по принципу выборочного таможенного надзора и, как правило, ограничиваются соответствующим таможенным контролем в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС. Таможенный контроль должен быть максимально «невидимым» и «невидимым» для лиц, пересекающих таможенную границу и участвующих во внешней торговле. Однако все требования к современному виду таможенного контроля не должны мешать его основной задаче - обеспечению соблюдения таможенного законодательства [4].

Принцип уважения прав и свобод лиц, участвующих в процедурах таможенного контроля, заключается в том, что должностные лица таможни уважают законные интересы физических и юридических лиц. Нарушения прав и достоинства человека при таможенном контроле не допускаются. Принцип гуманности – использование технических средств, безопасных для жизни и здоровья человека, животных и растений и не наносящих вреда товарам, транспортным средствам и людям, подлежащим таможенному контролю [29, с.118].

Принцип эффективности отражен в определении минимальных требований для каждого вида таможенного контроля. В целом эффективность таможенного контроля напрямую определяется объемом внешнеторговых потоков: более быстрые убытки, которые являются необходимым условием для будущего развития международной торговли. Принцип сотрудничества включает взаимодействие таможенных органов России и таможенных органов стран-партнеров посредством реализации совместных мер, направленных на выявление и устранение противоправных действий граждан, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, а также заключение договоров о взаимопомощи с их информацией и советы по конкретным темам.



Принцип эффективности отражает сложность экономических и социальных таможенных отношений, связанных с оптимизацией ограниченных ресурсов таможенных органов для достижения наилучших (наилучших) результатов. Этот принцип объективно связан с внедрением системы управления рисками (СУР). Принцип использования системы управления документами (СУР) – это принцип настоящего таможенного контроля. Это позволит эффективно использовать ресурсы сотрудников таможни без снижения эффективности таможенного контроля и избавит большинство проверяемых организаций от ненужной бюрократии. Эта система помогает снизить негативное влияние таможенного контроля на процесс международной торговли [9].

Сегодня таможенные органы в рамках своей деятельности анализируют таможенное законодательство, выявляют средства, документы и людей, контролирующих процесс таможенного досмотра, а также требования к реализации мер контроля на каждом объекте. Проблема. Эффективность таможенного контроля зависит от организации взаимодействия с таможней:

- с таможенными органами иностранных государств;
- регулирующие органы и другие администрации государств-членов Евразийского экономического союза;
- участники внешнеэкономической деятельности, различные некоммерческие организации, организации, деятельность которых связана с ведением внешней торговли товарами [23, с.93].

Основную организационно-правовую форму этого сотрудничества можно увидеть в различных соглашениях о взаимопомощи и сотрудничестве, в том числе с таможенными органами государств-членов Евразийского экономического союза. Таможенное сотрудничество с другими регулирующими органами регулируется соглашениями о контактах и сотрудничестве или утвержденными общими положениями, а также правилами контактов и координации.

Таможенный надзор осуществляется сотрудниками таможни в соответствии с положениями Таможенного кодекса ЕАЭС. Таможенный контроль

осуществляется посредством форм таможенного контроля, требуемых таможенным законодательством ЕАЭС, и (или) посредством мер, принятых для обеспечения осуществления таможенного контроля. Порядок управления таможенным контролем частично или иным образом определяется таможенным законодательством ЕАЭС, в соответствии с таможенным законодательством государств-членов [4], использующих таможенный контроль и / или процедуры. Обеспечить функционирование таможенного контроля.

При проведении таможенного контроля должностные лица таможи действуют с соблюдением принципов избирательности, элементов таможенного контроля, форм таможенного контроля (или) строгого соблюдения таможенного контроля. При определении вопроса, форм и (или) средств таможенного контроля применяется система управления рисками в соответствии с законодательством государств-членов о таможенном контроле. Таможенный контроль осуществляется от имени таможи должностными лицами таможи, уполномоченными проводить таможенные проверки в соответствии с их официальной (функциональной) ролью.

Общая система таможенного контроля определена на рисунке 3 и представлена графически.



Рисунок 3 – Таможенный контроль перемещения транспортных средств международной перевозки

Таможенный контроль в форме таможенного контроля, в случае других документов и (или) деклараций и положений, вытекающих из таможенного законодательства государств-членов, таможенный контроль может осуществляться другим способом или упрощенными способами. Сотрудники таможни используют информационные системы без участия сотрудников таможни [24, с.41].

Таможенный контроль осуществляется в соответствии со статьей 14 Закона о Евразийском экономическом контроле «Таможенный контроль», установленным в соответствии со статьей 4 Трудового соглашения ЕС. В случае первичного и периодического декларирования - Кодекс Евразийского экономического союза - 331. Выдача таможенного контроля осуществляется в соответствии с разделом 4 таможенной декларации с даты регистрации таможенной декларации. Таможенный надзор может осуществляться до истечения трех лет с начала выполнения условий, предусмотренных таможенным законодательством Евразийского экономического союза. Законодательство государств-членов о таможенном надзоре может предусматривать, что таможенный надзор может осуществляться до истечения пятилетнего периода с начала выполнения указанных условий.

Деятельность лиц, зарегистрированных в таможенных органах или в реестре уполномоченных экономических операторов, может подлежать таможенному контролю, даже если они не включены в эту таможню, при условии, что они включены в эти реестры и, при необходимости, в законодательство стран-членов. Ситуация. Записи. Записи. Для регистрации на срок, указанный в законе ... Сотрудники таможни не могут запрашивать разрешения, директивы или решения от других государственных органов в государствах-членах для проведения таможенного контроля. Во время таможенного контроля должностным лицам таможни не разрешается устанавливать условия и ограничения, которые не требуются международными статьями и законами в области таможенного регулирования и законодательством государств-членов.

В контексте таможенного контроля недопустимо причинение неоправданного ущерба перевозчику, декларанту, лицам, занимающимся таможенным делом, и другим лицам, интересы которых могут быть затронуты решениями и действиями (бездействием) таможенных органов или их должностных лиц. Таможенный контроль. И товары, и автомобили. Результаты таможенного контроля по формам таможенного контроля оформляются путем выдачи таможенных документов установленной формы [4].

Таможенный контроль осуществляется для контроля исчисления налогов. При таможенном контроле таможенные органы самостоятельно определяют объем и форму надзора, которые должны быть достаточными для соблюдения государственного таможенного законодательства и международных соглашений.

Идентификация осуществляется для таможенного контроля в ряде таможенных учреждений и юридических учреждений, используемых во Внутреннем переходном регистре для проведения процедур таможенного оформления. Источниками информации для таможенных органов являются информация и документы, предоставляемые физическими лицами при таможенном оформлении [44, с.105].

В настоящее время действует процедура бесплатного выпуска транспортных средств перед основными операциями в сфере таможенного брокерства и таможенного контроля товаров в портах иностранных судов, в портах Российской Федерации (кроме грузовых). цикл. Передается в непроизводственную или иную деятельность, независимо от того, свободно ли вывозится на таможенную территорию для таможенного оформления на месте (в портах и портовых пунктах).

Должностное лицо таможни вправе требовать представления товаров и подтверждающих это документов при проведении таможенного контроля товаров, перемещаемых с таможенной границы Евразийского экономического союза лицом, не имеющим таможенного разрешения. Точность информации, предоставленной физическим лицом, включая результаты устного слушания.

Порядок выдачи или отказа в регистрации удостоверения пассажира определяется федеральным операционным органом, ответственным за разработку государственной политики, нормативных правовых актов и таможенного законодательства.

Таможня, пограничники, фитосанитарные специалисты, ветеринары и другие специалисты работают в таких областях, как речные порты и международные отношения.

Процесс регистрации товаров и транспортных средств осуществляется портовым, таможенным, пограничным и другим персоналом на основе разработанных технологических систем регистрации, контроля и обработки судов, товаров и пассажиров [33].

Таможенные и другие системы контроля представляют собой письменные и графические документы, которые представляют таможенные процедуры и пограничный контроль всех служб прямого взаимодействия с разбивкой по местоположению, цели, времени, цели и ограничениям.

Относительно развитые системы технологического проектирования:

- Торговые суда, пассажиры, рыболовство и рыболовство, местные и иностранные суда, прибывающие и отправляющиеся за границу);
- Рыбалка и рыбалка без нахождения в порту (электронная регистрация на море, возможен контроль на море);
- Обработка, контроль и учет экспортных и импортных товаров;
- Контроль и регистрация перемещенных лиц и имущества [44, с.249].

Таможенное дело в портах организовано и развито руководителями таможенных органов этих портов.

Таможенный досмотр всех иностранных судов, кроме военных кораблей и иностранной военной техники, осуществляется в соответствии с собственной процедурой. Границы, таможня и многие другие формы контроля были включены для увеличения скорости обработки судов. Совместные комитеты по регистрации и аудиту должны состоять из представителей учреждений соответственно. Работа

комиссий по регистрации пассажиров и торговых судов должна быть специфической.

Круизные лайнеры заходят в порт и выходят из него по международному расписанию, следуя регулярным международным маршрутам. Суда, которые совершают чартерные рейсы с туристами, должны работать по планам туристических агентств. Таможенная администрация и другие органы пограничной администрации уполномочены заранее информировать портовые власти о датах прибытия и отбытия судов, а также о продолжительности их пребывания в соответствии с календарем регистрации иностранных судов в «прибытие» и «отъезд» [26, с.95].

Суда и морские грузы, перевозимые на борту после фактического входа в Единую таможенную зону ЕАЭС или вывозимые с соблюдением определенных таможенных процедур, должны быть помещены под таможенный надзор до фактического вывоза из ЕАЭС. Единая таможенная зона [29, с.119].

Прежде чем суда войдут в порт для регистрации, владелец должен уведомить о прибытии судна за 72 часа до прибытия капитана, и, если с момента выхода судна из порта прошло менее 72 часов. Администрация сообщает органам государственного надзора о дате захода судна и местонахождении его капитана - местонахождении судна.

После получения отчета на таможне офицер должен зафиксировать информацию, содержащуюся в отчете о прибытии, в отчете о прибытии / отбытии судна с использованием стандартного программного обеспечения.

Однако не позднее, чем за 24 часа до прибытия судна в порт, судовладелец (компетентный орган) отправляет документы и данные в национальные регулирующие органы, а предварительную информацию в таможенные органы для регистрации и проверки судна и морепродуктов [42, с.321].

После получения исходной информации, указанной в Таможенном кодексе ЕС, по прибытии должностное лицо таможни принимает решение о

необходимости таможенного контроля судна, товаров на борту и товаров с учетом следующих условий:

1) Документы подаются судовладельцем или лицом, уполномоченным подписывать от имени судовладельца.

2) Отсутствие необходимости в таможенном контроле (надзоре) за судном и определяется в результате использования системы управления рисками в дополнение к товарам на судне.

3) Отсутствие табачных изделий, алкогольных напитков, наркотических средств, оружия или наркотиков, содержащих психотропные или токсические вещества, а также товаров, не предназначенных для разгрузки в назначенном порту.

4) Судно не должно содержать груза, перевозимого членами экипажа, и должно быть предоставлено письменное заявление или информация о постоянном присутствии всех членов экипажа во время их пребывания на борту [35].

Таможенные органы контролируют иностранные суда и переданные им товары:

- Проверка судовых документов;
- Проверка документов, касающихся товаров на борту;
- Осмотр территории судна и его груза (пассажирский груз, багаж, ручная кладь);
- Осмотр личных вещей судового персонала;
- Осмотр товаров и оборудования судов.

Согласно международной повестке дня, не планируется никаких «закрытых границ» для судов с малыми тоннами и пассажирских перевозок за границу. Суда и пассажиры с «закрытыми границами» на борту после круиза в порту. Во время своего пребывания они должны находиться под наблюдением Пограничники и таможенники, как правило, проходят проверку.

Большие круизные лайнеры, прибывающие на международные круизные линии после нескольких месяцев плавания, должны проходить таможенную с

«открытой границей», то есть суда, подлежащие таможенному досмотру и ветеринарной пошлине таможенными органами после вывоза своих пассажиров и экипажа. Комплексные части пограничной охраны и бригад. По окончании проверки на этих судах не будет проводиться пограничный и таможенный контроль.

Таможенное посредничество и контроль организованы агентским комитетом, состоящим из представителей таможенных администраторов, пограничной станции, портовых и карантинных служб для прибытия и отправления иностранных судов. Миссия заказана руководством порта.

Таможенный контроль товаров пассажиров и экипажа осуществляется непосредственно на судне в присутствии судовладельцев или их уполномоченных представителей либо в специально оборудованных центрах доставки (в том числе на морских пассажирских станциях), находящихся в ведении таможенных органов. Или точками. Выход. На портовых переходах.

На заключительном этапе документирования и рассмотрения публичной декларации инспектор, проверяющий судовые документы, предоставляет состав таможенного поручения, комментарии руководства судна, декларацию о таможенных правилах и другую официальную информацию.

По окончании работы всех членов экипажа уполномоченный комиссар должен проинформировать капитана или его агента о том, что таможенные формальности выполнены и должностное лицо почты должно покинуть судно.

Судовые документы, собранные таможей, проверяются на границе перед отправлением или отправлением судна. Порядок регистрации и таможенного контроля судна, отправляющегося за границу «по прибытии», во многом повторяет ранее установленный порядок регистрации судна «по прибытии» [23].

В порядке, установленном постановлением Правительства Российской Федерации, таможенный контроль товаров и транспортных средств в прибрежном море, внутренних водах и на суше вблизи таможенной границы осуществляется морскими самолетами (реками) и таможенники.



По этой причине при перемещении товаров на таможенный контроль необходимо предоставить ряд документов, соответствующих требованиям закона. Кроме того, одним типом документа может быть таможенная декларация, которая может быть другого типа. Таможенный контроль происходит в определенной последовательности. Некоторые виды таможенного контроля представляют собой многоэтапные и многоступенчатые средства контроля, выходящие за рамки регистрации транспортных средств.

### 1.3 Проблемы таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом через таможенную границу ЕАЭС

Сегодня внешнеэкономическая деятельность Евразийского экономического союза динамична, что включает не только экономический рост, но и рост преступности. В частности, наблюдается тенденция к увеличению количества таможенного законодательства, в том числе недобросовестного таможенного декларирования, незаконного пересечения границы, несоблюдения действующих запретов и ограничений на ввоз и вывоз транспортных средств, а также связанных с ними неправильных таможенных нарушений. Таможенная декларация. Понимание внешнеэкономических операторов в Федерации и проблемных ситуаций, которые они создают:

- наличие достаточно протяженных участков границы;
- неисправная удаленность и техническое оснащение каждого пункта пропуска от государственной границы;
- создание ЕАЭС, который закрывает все барьеры и передает свои функции таможене ЕАЭС [21, с. 127].

Эти особенности являются серьезным препятствием для эффективного таможенного и транспортного контроля. Есть и другие проблемы, которые влияют на эффективность таможенного контроля на судах и вызывают различные нарушения:

1) Недостаточное информационно-аналитическое обеспечение деятельности. Применение новых принципов расширенной аналитической работы и принятия решений с использованием информационных технологий позволит работать налоговым, таможенным и правоохранительным органам, а также сможет определить приоритетные направления для организации аудиторской работы.

Таможенные органы часто считают, что, если хотя бы один контейнер на борту не содержит предварительной информации от заинтересованных сторон (формат ПИТ1, УИН, ПИТ1 не указан), предварительная информация о потенциальных клиентах (формат ПИТ2) недоступна, и технология не предоставляется. Расширенная информация о корабле.

Механизмы доставки ключевой информации о морских перевозках в электронном виде часто создаются без учета характеристик грузовых потоков. Важно отметить, что на нагрузку муравьев влияет субъективный фактор. Как правило, участники зарубежных операций отправляют документы, необходимые для таможенного оформления, не позднее, чем через четыре дня после прибытия товаров в порт. Это отрицательно сказывается на скорости таможенного оформления и плотности их на портовых складах, что вызывает недовольство участников внешнеэкономической деятельности.

Как отмечают таможенные инспекторы, работающие с порталом «морской порт» КПС, одной из основных проблем является слабая активность тех, кто заинтересован в предоставлении предварительной информации о перевозках других товаров, находящихся под контролем государства. Определить, подлежат ли товары, ввозимые морем, другим видам надзора, можно будет только при наличии достаточной информации о товарах.

При создании «расширенного» режима заинтересованная сторона сталкивается с трудностями по технической стороне пенополистирольной двери. Во-первых, интерфейс страницы не предлагает конкретной функции с конкретным названием: «Создать новое сообщение для другого типа правительства». Заинтересованное лицо испытывает трудности при разработке закона о других формах

государственного контроля. Во-вторых, в автоматическом режиме при заполнении декларации на портале появляется только одна форма (другой вид ПИТ) для других видов государственного надзора). Драйвер должен вручную добавить лунку в блок ДТ. Обратите внимание, что информация, предоставленная для заполнения формы, будет скопирована в другую форму. В связи с вышеизложенным, в большинстве случаев предмет данных ограничивается обычной формой предварительной информации о товарах;

2) Слабое взаимодействие между таможенными органами, оперативными подразделениями правоохранительных органов и другими регулирующими органами. Часто возникает ситуация, когда таможенные органы присылают материалы, содержащие следы преступления, но в будущем такие материалы больше нигде не появятся и не будут преследоваться по закону.

Основная проблема - отсутствие единой базы данных для Федеральной налоговой службы, Федеральной таможенной службы и полиции России. В будущем ФТС, ФНС и полиция должны создать единую базу данных, которая позволит им проверять соблюдение организацией не только налогов, но и таможенных пошлин, а также позволит компании управлять рисками и организовывать мероприятия. Тогда таможенники смогут избавиться от стопроцентного контроля над всеми участниками ВЭД, только над теми организациями, которые действительно могут быть нарушены, а в случае налогового правонарушения - через полицейский контроль.

На практике время принятия решения, предлагаемое Россельхознадзором и Роспотребнадзором, составляет от 40 минут до трех часов. Такой долгий ответ, по мнению Россельхознадзора, Роспотребнадзора, связан с нехваткой рабочей силы. Причем официально главное решение принимают платные услуги [26, с.97];

3) Соответствующее оборудование доступно не во всех таможенных органах, что затрудняет таможенный контроль. В текущей геополитической ситуации Федеральная таможенная служба Российской Федерации считается зависящей от импорта. Доля информационно-коммуникационных технологий и оборудования,

используемых для иностранного производства в отдельных областях таможенного управления, может достигать 98%. ТСТК, используемые таможней, не являются исключением, но следует отметить, что различные типы ТСТК сильно различаются в зависимости от импорта. Рентгеновское оборудование и системы контроля сильно зависят от импорта. Импортные ДРТ составляют 85% от общего количества [25, с.6-7]. Помимо высокой эффективности и преимуществ использования ИДК, необходимо выявить вопросы, связанные с использованием ИДК, решение которых улучшит работу таможенных органов в целом:

- Техническая сложность ИДК. Например, при проектировании мобильной системы ИДС необходимо решить ряд технических задач, связанных с размещением различного технологического оборудования в небольших количествах или для обеспечения надежного взаимодействия с компонентами. Кроме того, многие случаи ИДК уже известны как критические (СЗТУ (морской порт ПП, пункт пропуска Светогорск, пункт пропуска «Торфяновка»), ЮТУ (пункт пропуска Новороссийск-Западный) и СКТУ (пункт пропуска Яраг-Казмаляр), с отказами на таможне, является единственным подрядчиком по обслуживанию и ремонту Междисциплинарного центра [18];

- Проблема оснащения постов таможенного контроля переносной контрольной аппаратурой. Например, ИДК статичен, не зависит от инфраструктуры, местоположения и быстро перемещается от одной контрольной точки к другой;

- Высокая цена. Сложные системы, такие как ИДК, дороги в реализации и требуют дальнейшего развития. При этом разработка программного обеспечения, эскизов и ключевых элементов – это знания компаний-производителей. В этом контексте следует использовать зарубежные институты для развития и модернизации Междисциплинарного центра, что значительно увеличивает сопутствующие расходы [34, с. 70];

- Возможная опасность для жизни и здоровья человека. Учитывая фиксированную систему ИДК, всегда существует риск того, что люди войдут в контрольный туннель и получат рентгеновские лучи. Поэтому важно

проинформировать сотрудников таможни о мерах безопасности, чтобы принять особые меры для защиты операторов и людей вокруг существующего ИДК.

- Нейропсихологическая и физическая активность операторов, анализирующих теневые изображения, полученные ИДК. Операторы сталкиваются со следующими проблемами: Обнаружение неточностей в оценке изображений при просмотре большого количества изображений, что требует большого опыта и знаний. Помимо теоретических знаний и практических навыков, связанных с использованием ИДК, на работу операторов анализа теневых изображений, полученных с помощью помощи, влияет ряд психологических и физиологических факторов, а также характеристики нервной системы, характеристики интеллекта и эмоциональная отзывчивость. Это техника как состояние здоровья. [27, с.55–56].

В то же время таможенные органы сталкиваются с множеством проблем при внедрении и модернизации технических средств таможенного контроля. Первая категория проблем связана с ошибками в технике сканирования, используемой в рентгеновских лучах. Сканирование с использованием ИДК позволяет определить, что находится в контейнере, а затем, основываясь на собственном опыте инспектора, определить, соответствует ли изображение описанию (идентификатору) документов, и решить, следует ли его проверять. ДРТ, используемый на контрольно-пропускных пунктах, также идеально подходит для сканирования металлического объекта определенной формы (например, пистолета), в то время как сотрудникам таможни труднее найти материалы такой же формы и плотности.

Следовательно, эти технологии не всегда полностью идентифицируют поставляемый продукт и не учитывают необходимость контроля. Вторая категория проблем связана с недостаточными ресурсами таможенных органов. В этом случае основная проблема - дороговизна покупки и обслуживания оборудования.

Это также можно разделить на проблему разработки инструментов передачи технологий, которые могут вводить в заблуждение устройства контроля в рамках

стандартов, и необходимо решить вопрос таможенного контроля за радиоактивными материалами и приложить усилия для уменьшения ошибок измерения для повышения их эффективности [37, с. 30];

4) Требуется общая подготовка сотрудников трех отделов, отвечающая современным требованиям. Для улучшения подготовки налоговых инспекторов может потребоваться адаптивная среда обучения, многосторонняя система образования и стандартная учебная программа. Для этого необходимы совместные семинары и аналитические рабочие группы для сотрудников этих организаций.

Проблемы включают не синхронизацию с таможенной и национальными таможенными, опыт таможенного персонала в области ветеринарного и фитосанитарного карантина, а также недостаточное санитарное обеспечение и карантин для международных перевозок. Таможенная граница с Евразийским экономическим союзом.

Сегодня при пересечении таможенной границы в международном транспортном средстве таможенные органы имеют право запросить коммерческие (транспортные) документы. Первоначальное высказывание мнения о различных видах международных грузоперевозок вызвало много споров среди исследователей. В случае иностранных товаров таможенная декларация подается до въезда на таможенную территорию Евразийского экономического союза. Таможня обычно отказывается регистрировать оригинальную декларацию, если товары уже пересекли таможенные границы Евразийского экономического союза [37, с.32].

5) Имейте в виду, что при оформлении перевозки контейнеров по договору аренды могут возникнуть проблемы из-за нарушения условий перевозки грузов в порт из-за изменения количества перевозимых грузов в порт. Или отказ в выпуске товаров таможней и (или) властями. Прочие портовые правила. Таким образом, реальный объем предлагаемого к перевозке груза может быть меньше тонны, указанной в фрахтовании судна.

Таким образом, видно, что проблемы судоходства занимают важное место за пределами таможенных границ Евразийского экономического союза и поэтому требуют решения. Несмотря на проблемы, связанные с использованием ТСТК на водном транспорте, он имеет множество преимуществ. Текущая экономическая ситуация в стране и ситуация в мире оказывают сильное влияние на ТСТК.

#### Вывод по главе 1

Процесс перевозки транспортных средств за пределы таможенных границ важен, потому что он основан на системе таможенного сбора, таможенного оформления и таможенного контроля, которая обеспечивает экономическую и национальную безопасность страны. В качестве таможенной цели исследуется процесс перевозки транспортных средств в границах Евразийского экономического союза, а институты таможенного оформления и таможенного контроля используются для экономического благополучия страны и для защиты закона. В этом случае движение транспортных средств покрывается таможенной декларацией. Кроме того, ввозимые автомобили могут подлежать различным таможенным процедурам. Также следует отметить, что движение автотранспорта включает уплату налогов и сборов.

Таможенный контроль включает определенные процедуры. Эти процедуры зависят от формы таможенного контроля. Методы таможенного контроля можно охарактеризовать как средства таможенного контроля, используемые таможенными органами для осуществления выбранной формы таможенного контроля. Формы таможенного контроля – это виды деятельности таможенного контроля по осуществлению таможенного контроля. Некоторые формы таможенного контроля используются для усиления таможенного контроля. Решение проблем, стоящих перед таможней, и, в частности, совершенствование таможенного декларирования и контроля за перемещением транспортных средств за таможенные границы Европейского Союза, усилит внешнюю политику Российской Федерации, что позволит ей выйти на новый уровень развития.

обучение. Экономические отношения и их значение на международном уровне.  
Интеграция и торговля.



## 2 ДИНАМИКА ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС

2.1 Водные транспортные средства международной перевозки как объект таможенного контроля

Морской транспорт, самый выгодный способ путешествовать и доставке грузов из одной страны в другую. Морской транспорт, в отличие от авиагруза, позволяет перевозить крупногабаритные грузы. Морской транспорт может перевозить совершенно разные грузы: стратегическое сырье (уголь, нефть и газ), различные грузы, в том числе опасные и токсичные отходы, жидкие и наливные грузы, а также продукты, которые должны соответствовать определенным условиям перевозки и соответствовать требованиям морского транспорта. Требования. Температурный режим. При транспортировке особо чувствительных грузов используются специальные контейнеры, в которых поддерживается определенный температурный режим. Эти контейнеры также могут быть оснащены устройствами гашения вибрации для сохранения внешнего вида и целостности груза.

Особое внимание уделяется перевозке особо опасных и токсичных веществ по суше и по морю. Этим налогам уделяется особое внимание, поскольку они могут нанести вред окружающей среде (в данном случае морской зоне) в любой точке мира в критических и чрезвычайных ситуациях. Если бы опасные материалы не распространялись на сушу с такой скоростью, океанские течения могли бы распространять опасные материалы на большие расстояния. Лодки и оборудование делятся на восемь категорий в зависимости от их назначения:

- Сухогрузные корабли;
- Суда для жидких грузов (наливные суда), т. е. суда, используемые для перевозки жидких грузов наливом;
- Пассажирские суда и паромы, грузовые и пассажиры;

- Помощь, вспомогательные средства и ремонт;
- Аналитические корабли;
- Корабли технического флота;
- Ресурсы для освоения минеральных ресурсов океана (для глубоководных поисково-спасательных операций);
- Рыболовные лодки [23, с.49]

Один из самых распространенных грузовых судов является барабан – относится к этому типу судов специального назначения, загрузка осуществляется двумя способами - лебедкой (вертикальной) и парусной (горизонтальной). Словом, лодки этого типа оснащены разным оборудованием, в том числе и слишком большим. Этот транспорт также может быть использован в военных конфликтах и может использоваться как десантный корабль, так и глобальный корабль. Недостатком является дороговизна постройки такого корабля, поэтому количество флотов ограничено.

Пар - еще одна распространенная коммерческая среда. Зарядка осуществляется под парусом, но в отличие от барабана, перевозит пассажиров. Такие суда в основном предназначены для круизных лайнеров. Паром представляет собой многослойное судно. Ниже представлены автомобили, оборудование, ларьки и салоны, а над ними - рестораны, кафе и развлекательные заведения.

Для других морских перевозок используется танкер наливом – судно, которое перевозит только сыпучие продукты (зерно, уголь, шлак и т. д.). Это большой сосуд, разделенный на клетки. У каждой ячейки своя крышка. Сырье в больших количествах вывозится из порта. У этого корабля нет собственного оборудования.

В отличие от сухогруза, танкер перевозит наливные грузы или сжиженный газ. Наливные жидкие нефтепродукты, топливо, химикаты, опасные грузы и токсичные отходы. Танкер по конструкции похож на сухогруз. Такая же большая общая емкость разделена на ячейки. Однако из-за характера перевозимого груза в корпусе танкера имеется двойной слой воздуха. Он снижает вибрацию, защищает груз от перегрева и обеспечивает дополнительную защиту в случае падения

давления. Автоцистерна – самый распространенный и популярный вид транспорта.

Самый распространенный вид морских перевозок – сухогруз, универсальное судно. Он используется для перевозки самых разных грузов. Вы также можете перевозить громоздкие и тяжелые грузы. Сухогрузные рефрижераторы, оборудованные холодильными установками, используются для перевозки продуктов питания (мяса, фруктов, рыбы). Кроме того, это судно должно включать в себя все оборудование, необходимое для погрузки и разгрузки груза. Такая доставка позволяет производить самостоятельную сборку в любом порту без оборудования. Товары, перевозимые на этом судне, могут размещаться на судне не только в контейнерах, но и в контейнерах.

Альтернативой сухогрузу является только другой вид морского грузового транспорта. Контейнеровоз молодого типа. Морской транспорт отличается тем, что весь груз находится в контейнерах, что обеспечивает дополнительную защиту и сохранность перевозимого груза. Эти типы судов были спроектированы и построены только для доставки контейнеров.

Помимо этих категорий морских судов, есть морские суда, которые пересекают таможенную границу, но в некоторых случаях не подлежат таможенному надзору и не подлежат таможенному надзору при заходе в территориальные воды прибрежной зоны государства, пока суда таких штатов освобождены от юрисдикции прибрежного государства.

Суд заключает из статьи 9 ТК ЕАЭС, что товары являются «движимым, недвижимым и недвижимым имуществом, проходящим через его территорию» [4]. Однако автомобили включают в себя различные типы транспортных средств, предназначенные для различных международных перевозок. Следует отметить, что согласно таможенному законодательству РФ, автомобиль может считаться как товаром, так и транспортным средством. В этом случае важно представление о частоте пересечения границы. Таким образом, если транспортное средство пересекает таможенную границу только один раз, например, ввезенное из другой

страны, оно считается товаром. Это означает, что все таможенные формальности выполняются так же, как и с любым другим типом товаров. Если транспортное средство пересекает таможенную границу более одного раза, таможенные органы считают его транспортным средством международного значения. Трансграничное перемещение определяется как внешнеторговая сделка самого внешнеэкономического оператора [35].

Определение следующие характеристики движения всех транспортных средств:

- Транспортные средства перемещаются при пересечении товаров через таможенную границу в местах, строго определенных таможенными органами. В случае несоблюдения применяются обязательные отстранения;

- Время пребывания стоянки транспортных средств определяется таможней у поставщика, но не сокращается процедурами таможенного контроля;

- Поздний выезд транспортных средств со стоянки – с согласования таможенными органами [21, с.124].

Транспортные средства международной перевозки перемещаются через таможенную границу ЕАЭС и применяются на таможенной территории ЕАЭС или за ее границами в порядке, указанном главой 38 ТК ЕАЭС. Законодательно установлены требования относительно:

1. Временный въезд на таможенную территорию Евразийского экономического союза иностранных представителей международных транспортных средств, зарегистрированных в странах за пределами территории Евразийского экономического союза.

2. Международные транспортные средства, временно снимаемые с таможенной территории Евразийского экономического союза в целях осуществления и (или) организации внешних перевозок через таможенную территорию Союза:

- Закона о Евразийском экономическом союзе, принятого государствами-членами и признанного товаром Евразийским экономическим союзом или

Евразийским экономическим союзом пп.1 .1 ст.126 ТК, за исключением самолетов.

Временный ввоз (вывоз) товаров, подлежащих таможенному режиму [4].

В случае временного вывоза с таможенной территории Евразийского союза международные транспортные средства, предназначенные для временного размещения и использования таможенных территорий Евразийского экономического союза, для размещения и использования за границей таможенной территории Евразийского экономического союза, подлежат таможенному контролю по статье 272 ТК ЕАЭС:

1) Временный вывоз с таможенной территории Евразийского экономического союза и реимпорт на таможенную территорию Евразийского союза:

- Рыболовные суда, добыча полезных ископаемых и другие неживые ресурсы, морское дно и недра, расширение и разрушение льда, поиск, спасание или буксировка, эвакуация подводного имущества, гидротехника, ремонт использованной воды, реабилитация или другие аналогичные работы, санитария, карантин другие средства требований Правил защиты морской среды, морских научных исследований, образования, спорта, культуры и торговли, а также для других целей, связанных с морским судоходством;

- Гражданские и некоммерческие самолеты, не используемые для международных перевозок грузов и пассажиров, а также самолеты, используемые для тестовых полетов (тестовых полетов) [24, с.88-90];

2) Транспортные средства, пересекающие таможенную границу Евразийского союза:

- Контейнеры, ящики и поддоны считаются многоразовыми контейнерами и могут быть возвращены в соответствии с условиями контракта;

- Запасные части и оборудование международного транспортного средства, используемого для ремонта и использования другого международного транспортного средства, находящегося за пределами таможенной территории

Евразийского союза или пересекающего таможенные границы Евразийского экономического союза;

3) Контейнеры, временно ввозимые на таможенную территорию Евразийского союза водным и воздушным транспортом и доставляемые покупателю на таможенную территорию Евразийского экономического союза или на таможенную территорию Евразийского экономического союза другими видами транспорта. Согласно договору перевозки товаров за границу на таможенной территории Евразийского экономического союза или на таможенных территориях Евразийского экономического союза [4].

На таможенной территории Евразийского экономического союза не допускаются:

1) транспортные средства, ввезенные при их использовании в международных перевозках внутри стран, за исключением условий перевозки, предусмотренных законодательством;

2) Передача импортных транспортных средств в международном сообщении другим лицам на период, в том числе в лизинг, за исключением:

- условия обслуживания, ремонта и (или) хранения;

- перевозка транспортных средств международного значения для вывоза на таможенную территорию Евразийского экономического союза до окончания процедуры передачи;

- перевозка импортных железнодорожных вагонов и (или) контейнеров для международных перевозок [38, с. 85].

В настоящее время можно перевозить импортные поезда для международных перевозок и (или) контейнеры, используемые для местных перевозок. Законодательство государств-членов может ограничивать количество случаев, когда рулоны и (или) контейнеры, перевозимые на их территории, перевозятся в международном сообщении [4].

В настоящее время международные транспортные средства, вывозимые за пределы таможенных территорий Евразийского союза, могут подлежать

таможенным процедурам при экспорте или реэкспорте продукции ЕАЭС. При передаче права собственности на международное транспортное средство, которое временно экспортируется иностранному гражданину, владелец компании, участвующей в такой сделке в стране, должен временно передать право собственности на экспортируемое международное транспортное средство в течение 30 календарных дней в соответствии с таможенным оформлением. Дата доставки. Вы владеете автомобилем международного назначения, который временно экспортируется и может быть экспортирован в соответствии с процедурами реэкспорта. [50]

Например, транспортные средства передвигаются на границе как товары или транспортные средства. Каждый из отображаемых шаблонов трафика имеет свои характеристики, относящиеся к конкретной системе транзакций. С начала работы Евразийского экономического союза появились определенные странности при транспортировке транспортных средств с одной страны ЕАЭС в другую. Транспортные средства могут вступать как транспортные средства международной перевозки.

## 2.2 Анализ эффективности таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом через таможенную границу ЕАЭС

Общая роль таможенной инфраструктуры и, в частности, роль барьеров в процессах интеграции и глобального сотрудничества между странами, а также необходимость повышения качества грузовых перевозок и облегчения внешней торговли.

Элементы таможенной инфраструктуры направлены на создание условий для оперативного и качественного государственного контроля товаров, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза и вывозимых из Российской Федерации, включая таможенный контроль.

По словам конвоя Давыдова, основными резервами улучшения показателей, которые будут способствовать мировой торговле, на самом деле являются

развитие инфраструктуры морских портов, модернизация автомобильных и железнодорожных заграждений, которые позволят функционировать всем государственным инспекционным органам и портовым службам. Судоходные компании и таможенные агентства [19, с.10].

Например, вступление во Всемирную торговую организацию вынуждает Российские таможенные органы постоянно улучшать инфраструктуру и создавать барьеры высокого уровня. Основным документом, регулирующим требования к таможенной инфраструктуре, является Структура стандартов ВТамО [36], в которой изложены требования к установке и развертыванию различных типов таможенной инфраструктуры, включая барьеры, и необходимость их развития.

Расположение пунктов пропуска определяется в соответствии с требованиями наднационального законодательства и международной практикой Таможенного управления (см. Рисунок 4).

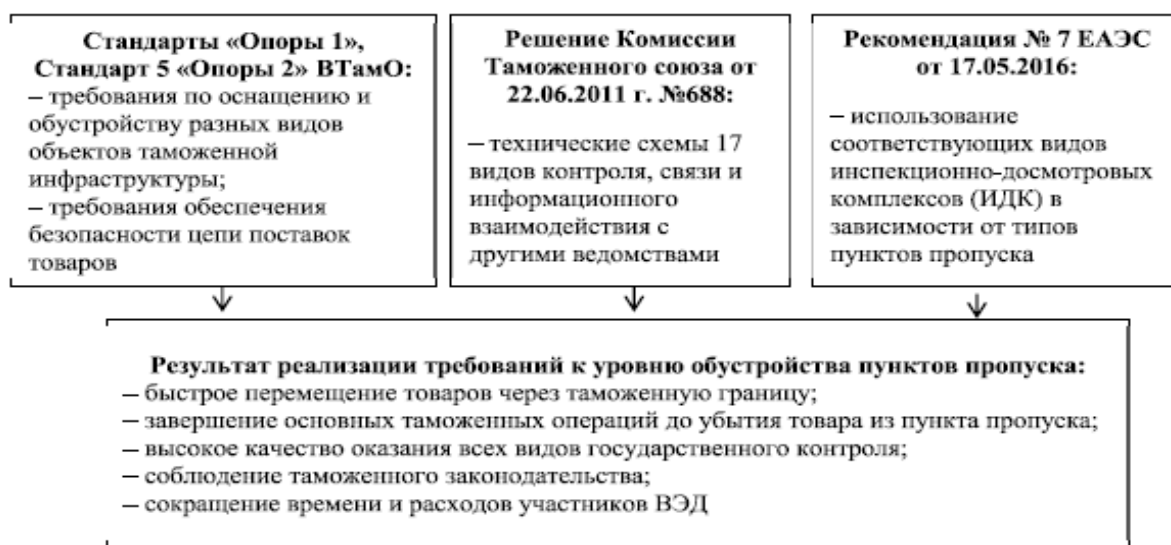


Рисунок 4 – Требования к уровню обустройства пунктов пропуска товаров за пределами таможенных границ и в результате их оккупации



В соответствии с решениями Комиссии Таможенного союза должны быть созданы 17 типов технических систем контроля, связи и обмена информацией с другими ведомствами, чтобы обеспечить эффективный контроль государства на пунктах пропуска [5]. Кроме того, ЕЭК рекомендует странам-участницам ЕАЭС использовать различные контрольно-аудиторские комплексы (ИДК) для организации таможенного надзора в зависимости от типа пункта пропуска [7].

Таким образом, одним из приоритетных направлений развития Государственной таможенной службы является организация пунктов пропуска, обеспечивающих выполнение всех функций государственного контроля, быстрое прохождение товаров через таможенную границу и совершенствование их оборудования.

По состоянию на 4 июня 2018 года в зоне действия ДВТУ 63 пункта пропуска, из них только 46 рабочие, большая часть пунктов пропуска находится в ведении таможенных органов Хабаровска и Уссурийской (8 пунктов пропуска), наименьшими из которых являются обычаи Провидения и Камчатки (оба контрольные) [20]. Динамика идентификации ИДК показана на рисунке 5.

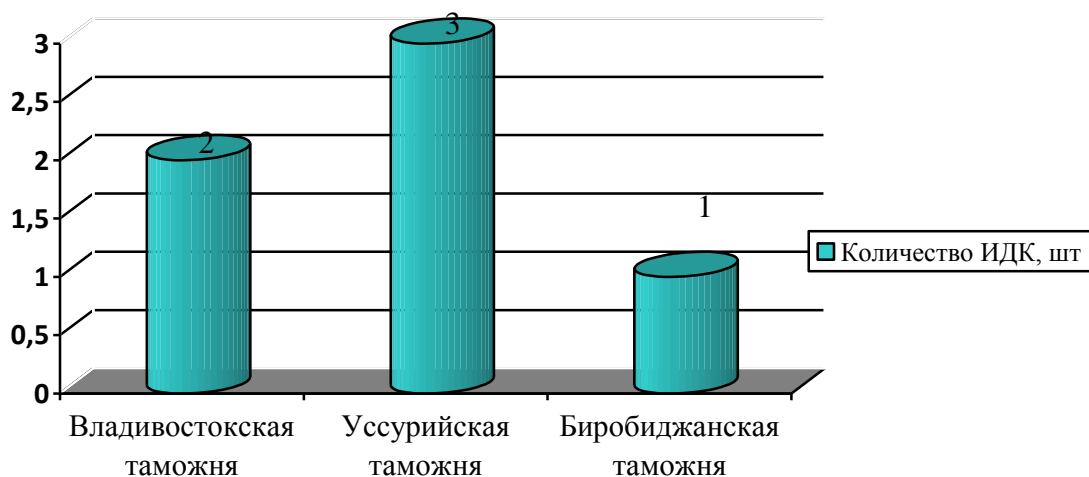


Рисунок 5 – Количество ИДК в пунктах пропуска, шт

Как показано на Рисунке 5, ИДК находится только на 6 контрольно-пропускных пунктах, в основном в 3 таможнях в Уссурийске и только 1 ИДК на таможне в Биробиджане. [20] Барьеры в этом районе заряжены неравномерно.

Наибольший пассажиропоток приходится на 8 пунктов пропуска на Уссурийском таможенном посту (39,28% в 2018 году, 35,85% в 2019 году), только 11,39% в 2018 году и 10,59% в 2019 году – на этих пунктах пропуска Хабаровский таможенный пропуск. Прошло через Владивостокские таможенные порты с 21,07% в 2018 г. и 25,57% в 2019 г. пассажирский транспорт соответственно [20].

Как указывалось выше, с целью детального изучения размера организации и загруженности всех пунктов пропуска на Дальнем Востоке были выбраны основные пункты пропуска для различных видов международного движения. Точки поиска Находки выбирались с моря: Восточная таможня, Находкинская таможня и Владивосток - Владивостокская таможня.

За 2017-2019 годы количество грузовых транспортных средств, прибывающих на пункт пропуска Восточный, увеличилось на 7,92% (с 1099 до 1186), что привело к увеличению количества сертифицированных товаров, в том числе (санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного), мониторинг и контроль.

Количество зарегистрированных в ночное время судов также увеличилось на 5,27% (с 531 до 559). При этом они приобрели до трети мощности Восточного МПП (в 2017 году – всего 32%, в 2018 году – 28%, в 2019 году – 29%).

С 2017 по 2019 год количество грузовиков, прибывающих на МПП Находка, уменьшилось на 8,87% (с 1702 до 1551). Зарегистрировано более 44% судов, пришедших в ночное время. Мощность МПП Находка достигла 55% в 2017 году, 51% в 2018 году и 65% в первом полугодии 2019 года [20].

Помимо общеэкономических причин, причиной изменения количества грузовиков стала концентрация декларируемых на море товаров во Владивостокском таможенном центре (ЦЭД), который входит в состав Владивостокского таможенного управления.

В результате сравнительного анализа из 17 технических систем, в которых, как заявлено, должен быть оборудован МПП, Восточный их всего 12, МПП Находка –

только 10 и МПП Владивосток – только 14, с точки контроля доступа. (Таблица 1).

В таблице 1 представлены результаты сравнительного анализа соответствия техническим требованиям. схемам исследуемых морских пунктов пропуска (согласно Решению Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 г. № 688)

Технические схемы 17 видов контроля	МПП Восточный	МПП Находка	МПП Владивосток
1	2	3	4
1) паспортного (пограничного контроля)	+	+	+
2) бесконтактного измерения температуры тела лиц	+	+	+
3) обеспечения карантинного фитосанитарного контроля (надзора) и обеззараживания под карантинной продукции	-	-	-
4) очистки и дезинфекции транспортных средств	-	-	+
5) обеспечения ветеринарного контроля (надзора)	-	-	+
6) определения весогабаритных параметров	+	-	-
7) осмотра (досмотра) лиц, багажа и ручной клади	+	-	+
8) осмотра (досмотра) транспортных средств и товаров	+	+	+
9) радиационного контроля	+	+	+
10) сбора и уничтожения (утилизации) биологических отходов	+	-	+
11) контроля и управления доступом и охранной сигнализации	+	+	+
12) связи и информационных технологий	+	+	+
13) телевизионного наблюдения (видеонаблюдения)	+	+	+
14) пожарной сигнализации	+	+	+
15) инженерных средств охраны	+	+	+
16) информационного взаимодействия	+	+	+
17) резервного электропитания	-	-	-

Источник: по статистическим данным Дальневосточного таможенного управления

Все три пункта пропуска укомплектованы техническими средствами таможенного контроля, прототипом портала «Морской порт». Применение принципа «единого окна» дает возможность перевозчику при прибытии товаров и транспортных средств на единую таможенную территорию ЕАЭС представлять должностному лицу таможенного органа документы, необходимые для осуществления всех видов государственного контроля.

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

Но практически во всех морских пунктах пропуска Приморского края отсутствуют системы, позволяющие осуществлять таможенный контроль без участия должностных лиц таможенных органов на борту судна и осуществлять таможенное наблюдение за погрузо-разгрузочными работами [20].

В минувшем году товарооборот в регионе деятельности ДВТУ снизился на 20%, составив более 28 млрд долларов, в том числе: на 7% сократился товарооборот по импорту (до 20,5 млрд долларов); почти вдвое уменьшился товарооборот по экспорту (до 7,5 млрд долларов); вдвое снизился грузооборот – до 21,9 млн тонн.

Сокращение товарооборота связано с тем, что с января 2020 года таможенные органы ДВТУ не обладают компетенцией по декларированию угля, природного газа и нефтепродуктов, а с июля - по декларированию подакцизных и определенных видов товаров, в том числе транспортных средств, на которые подлежат выдаче паспорта транспортных средств.

В 2020 году возбуждено 2 890 дел по административным правонарушениям и 16 уголовных дел (по сравнению с прошлым годом рост на 14 %).

Основными предметами административных правонарушений стали лесоматериалы, товары народного потребления, алкоголь и табачные изделия и водные биологические ресурсы, а также валюта, орех, овощи, фрукты.

Практически не изменился в отчетном периоде субъектный состав правонарушителей, так на долю: физических лиц пришлось 1412 дел или 47,9%, юридических лиц (в т.ч. индивидуальных предпринимателей) – 1242 дела или 42,2%; должностных лиц – 289 дел или 9,8%

По наиболее общественно-опасным правонарушениям, наносящим значительный экономический ущерб государству, – это правонарушения, предусмотренные ст. ст. 16.1, 16.2, 16.3 КоАП РФ – в 2019 году возбуждено 75,9% или 2236 дел об АП (2018 год – 78,8 % или 1931 дело об АП).

Наибольшее количество административных правонарушений выявили сотрудники таможенных постов МПП Восточный (782), МПП Находка (532) и МПП Владивостока (482). Кроме того, в 2019 году дознавателями таможни возбуждено 51 уголовное дело. Предметами 39 преступлений явилась контрабанда стратегически важных ресурсов (лесоматериалы, рыба, пушнина, рога сайгака), стоимость которых составила 119,5 млн рублей.

Таким образом, в целях обеспечения качества проведения таможенных операций и таможенного контроля требуется совершенствование применения комплекса программных средств ФТС России «Портал «Морской порт», что ускорит взаимодействие с должностными лицами Россельхознадзора и Роспотребнадзора. Следующим шагом развития инфраструктуры и повышения эффективности таможенного администрирования в морских пунктах пропуска может быть внедрение разработанной ФТС России модели совершения операций в морских портах.

### 2.3 Анализ сложившейся ситуации и определение направлений совершенствования порядка и технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом

Предварительная информация получена из программного комплекса «Морской портал», который с 2014 года тестируется в пяти российских портах: Владивосток, Калининград, Новороссийск, Находка и Уст - Луга. Он разработан

не только для индивидуальных предпринимателей, но и для эффективного взаимодействия всех участников внешнеэкономической деятельности, управления и контроля морских перевозок внешнеэкономической деятельности [15, 17]. Одной из основных проблем с исходной информацией является представление полной или неточной информации таможенным органам, и они не несут ответственности за заполнение полного IP-адреса и позднюю отправку формы. Об этом свидетельствует статистика таможни Владивостока.

Сегодня особое внимание уделяется совершенствованию системы заграждений в России и повышению ее эффективности [10]. Основными направлениями развития таможенной инфраструктуры являются восстановление или строительство административных и производственных зданий в рамках федеральных и местных планов; Закупки из федерального бюджета; Хозяйство и другие объекты строительства, и незавершенные объекты. Привлекательные инвестиции для входа. Освоение сильных сторон Дальнего Востока является одним из наиболее перспективных, поскольку вносит большой вклад в развитие торгово-экономических отношений. Азия. – Тихоокеанском регион.

В настоящее время передовые информационные технологии являются одним из важнейших инновационных направлений в сфере таможенного дела в области электронного обмена данными. Использование методов предварительного уведомления упрощает и улучшает таможенный контроль и сокращает время, затрачиваемое на таможенное оформление [45, 96]. Все данные о товарах и транспортных средствах должны быть представлены и проверены в электронном виде до фактического ввоза на таможенную территорию Евразийского экономического союза. Обязательная процедура PI для морского транспорта не только решает проблему длительного пребывания груза в порту, но и увеличивает количество пунктов пропуска [14, 35].

Собиралась ключевая информация для оценки рисков и первоначального отбора под таможенным контролем, а также формы и меры, обеспечивающие их выполнение [6]. Обязательное первоначальное уведомление о морских

заграждениях также обозначено как одна из основных задач стратегии развития таможенного управления Российской Федерации до 2020 года. Поэтому рекомендуется изучить опыт внедрения механизма в порту Владивосток. Где это обязательно в других портах России. В настоящее время одной из основных задач ФТС России является внедрение технологии обязательного предварительного уведомления о прибытии грузов, перевозимых морем.

В связи с активным развитием международной торговли ее развитие стало чрезвычайно важным в последние годы. Расширение внешнеэкономической деятельности и интеграция экономики в мировую экономику требуют регулирования неэкономических отношений. Соответствующие таможенные механизмы, четко регламентированные правилами, должны быть предусмотрены для всех процессов.

Осуществление внешнеэкономической деятельности предполагает взаимодействие различных организаций и государственных структур. Одним из важнейших государственных органов является Таможенное управление [с. 38. 86] Набор новых технологий (насколько информативно оборудование в случае сбоя в информационных системах) и правил (необходимых для процесса PI для выполнения этой операции и тех, для которых он работает). ... по всей стране.

Проблема в том, что исходная информация не могла быть исполнена вовремя. Причины этого:

- 1) проблемы доступа к программному и аппаратному обеспечению;
- 2) Несогласованность действий внешнеэкономических операторов, трансграничных грузопотоков и людей, предоставляющих основную информацию (14, 36).

Для решения подобных задач мы можем учесть опыт курских таможенных органов, у которых есть специальные места, куда иностранные предприниматели могут сразу заполнить и выслать предварительную информацию по почте по прибытии. Если у них есть проблемы, они также могут обратиться за помощью на таможеню. Я хочу создавать похожие сайты по всей стране.

Обобщая методы, предлагаемые разными авторами для решения отдельных задач основного знания о морских перевозках за таможенными границами Евразийского экономического союза, целесообразно выделить следующие действенные методы:

1. Улучшение порталов «электронной связи» и «шлюзов» путем адаптации информации, ранее предоставленной заинтересованными сторонами и поставщиками услуг.

2. Определите ответственность за заполнение формы IP и своевременную отправку формы.

3. Список стран, подверженных наибольшему риску от источников контрабанды. Следует усилить таможенный контроль за отправляемыми туда товарами.

4. Предоставить бесплатный доступ к услугам разработчиков программного обеспечения для заблаговременного информирования участников ВЭД и предложения альтернатив убыткам. Например, вы можете оплатить доступ к таможенным агентам.

5. Принять меры Федеральной таможенной службы России и Антимонопольной службы России в отношении возможных монополий на новых рынках для получения предварительной информации о морских транспортных перевозках.

6. Внедрение глобального формата информации о товарах, включая информацию о количестве заявленных товаров и информацию о других видах контроля [13, с.28].

Если вы разрабатываете документ в системе, введите информацию вручную; допускаются неточности, которые могут в дальнейшем повлиять на результаты автоматической нормализации данных. Есть много причин.

1. Несогласованность информации в столбцах и полях учетной записи операционной системы.



Эти различия могут быть объективными (например, если товары в накладной имеют более общее название («Товары для дома из полипропилена»), то в ДТ содержится более точная информация («100% двустороннее тепловое одеяло»)).

Однако различия могут быть субъективными. Специально для разных алфавитов, заметок (строчные и строчные буквы) и т. д., например, если вы введете название продукта латинскими буквами и буквами ДТ на русском языке в счете-фактуре, автоматическое сравнение записей не покажет совпадения.

2. В указанных полях отсутствуют обязательные данные. На практике, например, дата выписки может не отображаться в счете-фактуре. Также есть возможность оставить товар пустым (если в счете-фактуре более одной позиции) при вводе полученных данных в заполненное поле. При вводе веса брутто электронного зарядного устройства в электронный документ вы можете пропустить вес брутто каждого продукта или пометить его как «0».

Улучшение таможенных услуг за счет автоматизации процессов таможенного контроля, выявления фактических проверок и задокументированных различными таможенными органами (ЦЭДах и ТПФК), сокращения количества «ручных» операций со стороны властей за счет обнаружения искусственным интеллектом».

Вместе с тем, анализ позволил провести серию цепных реакций офицеров ТПФК ВМФ в условиях удаленного выпуска товаров, что потребовало дальнейшей модернизации. Необходимо обновить сборник проверочной информации [46, с.25].

Поэтому внедрение и внедрение первичных информационных технологий – одна из основных задач совершенствования таможенного регулирования в Евразийском экономическом союзе. Его цель - повысить эффективность порта, сократить время, необходимое для передачи таможенного контроля, и снизить затраты для внешнеэкономических операторов. Существующая практика использования технологий демонстрирует возможность внедрения и развития, а также наличие нерешенных вопросов.

## Вывод по главе 2

Международные суда подлежат таможенному контролю. Однако есть разные типы кораблей со своими характеристиками. Развитие таможенной инфраструктуры на Дальнем Востоке увеличит поток товаров, создаст рабочие места, улучшит сотрудничество в международных цепочках поставок и, таким образом, увеличит внешнюю торговлю и туристическую активность в регионе. В этом контексте от таможенных органов требуется поддерживать высокий уровень контроля и обеспечивать быстрое перемещение товаров и товаров по транспортным коридорам на территории. Эти проблемы могут быть решены только за счет развития и модернизации объектов таможенной инфраструктуры. В связи с этим необходимо усовершенствовать оборудование и организацию морских заграждений, а также создать необходимые условия для обеспечения качества таможенного контроля за перемещением товаров и пассажиров. В наиболее актуальных проблемных областях предлагаемые решения позволят улучшить ключевые информационные технологии для перевозки грузов по морю, улучшить таможенные процедуры, ускорить торговлю и улучшить международную торговлю в Евразийском экономическом союзе.

### 3 РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ И РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПОРЯДКА И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

3.1 Разработка рекомендаций по внедрению мероприятий совершенствования порядка предварительного информирования, в пунктах пропуска

Присоединение Российской Федерации к Киотской конвенции, в рамках международного сотрудничества, стало причиной появления множества проблем в таможенном деле. Однако присоединение к указанной конвенции имеет цель упрощения таможенных операций и гармонизации нормативно-правовых актов в области таможенного дела. По нашему мнению, существуют проблемы отличия в нормативно-правовых актах, действующих в рамках ЕАЭС, которые могут стать причиной сложностей в обмене информацией и других операциях таможенных служб разных стран. Согласно принятым нормативно-правовым актам ЕАЭС, таможенное регулирование, а также положения международного взаимодействия и оказания взаимной помощи, в полной мере входят в сферу действия Еврокомиссии. Однако устранение этих проблем повысит эффективность таможенного контроля и создаст единую международную систему.

Российская Федерация очень заинтересована в развитии электронного документооборота на морских заграждениях государств-членов ЕАЭС, так как имеет выход в открытое море только в пределах Федерации (глобальная доктрина). В настоящее время на внешних границах установлено 67 морских преград. Казахстан, как и наша страна на побережье Каспия, имеет три морских преграды. Между тем Армения, Беларусь, Казахстан и Российская Федерация являются членами Международной морской организации (ИМО). Государства планируют внедрить идею безбумажной обработки документов [52, 100].

Общий срок реализации идеи - 2030 год. Было решено разделить процесс на два этапа.

Решить задачи по созданию условий для перехода на безбумажные технологии в морских представительских центрах в первый период (до 2025 года). В то же время страны ЕС должны обеспечить выполнение требований к единообразному представлению и повторному использованию данных. Однако в некоторых случаях информация все же может передаваться в форме электронных документов без использования бумажных документов.

Для обеспечения устойчивого управления бизнесом необходимо создать лицензирующий орган. На втором этапе (2026-2030 гг.) Произойдет переход к безбумажным технологиям и обмену данными без использования информации в виде электронных сканированных копий на морских контрольно-пропускных пунктах и портах.

Целесообразно преобразование КПС ПМП с использованием блокчейн-технологий в единую информационную сеть ГКО, и внедрение технологии смарт-контракта с автоматической обработкой ПИ до и после прибытия судна с четким определением подозреваемого риска в виде конкретной формулировки с выдачей инспектору автоматического решения.

В этом плане интересен опыт Сингапура. Принимая его во внимание, представляется целесообразным предложить перспективную модель таможенного оформления с использованием ПИ в соответствии с рисунком 6, основанную на применении смарт-контрактов.

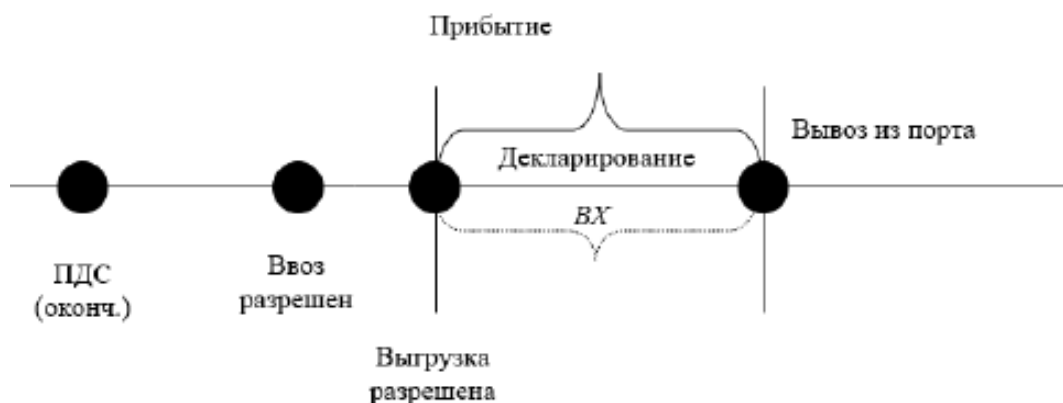


Рисунок 6 – Модель таможенного оформления в морском порту

По нашему мнению, возможно следующее использование смарт-контракта в предварительном информировании. До прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС. Смарт-контракт с использованием математических алгоритмов осуществляет закрепление перечня требований к товару, его перевозке и хранению. При прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС. Смарт-контракт с использованием математических алгоритмов проводит запрос у поставяющей сведений блокчейна информацию о товаре, его перевозке и хранению. Полученная информация анализируется в автоматическом режиме с использованием СУР. В случае соответствия требованиям об обеспечении безопасности, фитосанитарного, санитарно-карантинного и ветеринарного

контроля принимается автоматическое решение о возможности ввоза товаров на таможенную территорию ЕАЭС.

Предложенная модель таможенного оформления в порту с использованием ПИ подразумевает сокращение подачи ПДС до едино разовой подачи, то есть позволяет отказаться от разграничения ПДС на предварительную и окончательную, ускоряя процесс получения отметки «Выгрузка разрешена» и сокращая время временного хранения товаров в порту, позволяя начать процесс декларирования с момента прибытия судна в порт.

Применение смарт-контрактов обеспечит прозрачность получаемой информации о ввозимых товарах, в силу отсутствия возможности исключить зарегистрированные факты или изменить их содержание. Таким образом, технология смарт-контрактов обеспечивает электронное взаимодействие участников информационного обмена, исключая возможные случаи мошенничества с документооборотом, обеспечивая высокий уровень доверия между ГКО и заинтересованными лицами, сокращает траты обеих сторон, связанных с отслеживанием грузов и оформлением документов.

Однако использование технологии смарт-контрактов невозможно осуществить без применения технологии блокчейн. При осуществлении предварительного информирования блокчейн представляет возможность сбора и отслеживания таких данных, как: лицензии, разрешения, сертификаты происхождения. Использование блокчейна имеет свои преимущества для правительства – эта технология облегчает процесс оцифровки документации и доступ к общественным услугам [53, с. 82].

Успешная реализация технологии может быть осуществлена лишь при выстраивании информационного онлайн взаимодействия и интеграции информационных систем, функционирующих по принципу B2G. По нашему мнению, в ЕАЭС достаточно развиты информационные системы, которые позволят реализовать торговую экосистему основанную на блокчейн платформе по аналогии Tradelens.

Подобная торговая экосистема обеспечит возможность автоматической обработки ПИ по средствам математического и криптографического алгоритма, выстраивая барьер для незаконно ввозимых товаров. Единая блокчейн-платформа ЕАЭС представлена на рисунке 7, где четко прослеживается её интеграция в мировую торговую экосистему в целях обеспечения безопасности и автономности существования данных.



Рисунок 7 – Модель единой блокчейн-платформы ЕАЭС

Интегрированная система ЕАЭС с мировой торговой экосистемой обеспечит равноценный доступ к информации для стран-участниц ЕАЭС и иностранных государств. В настоящее время наиболее глобальный вызов при реализации данной торговой модели представляет формирование архитектур экономик государств-членов ЕАЭС в соответствии с цифровыми стандартами, что возможно лишь при совместной выработке системы регулирования блокчейн-технологий, в том числе определение ее сущности в национальных законодательствах.

Итак, стабильный экономический рост и увеличение конкурентоспособности экономики нельзя представить без активного использования передовых информационных технологий. Ядром, которое несет качественные перемены среды для любых субъектов и институционально формирующим новые правила, считается сектор информационно-компьютерных технологий. Внедрение безбумажных технологий на море (реке) начало кардинально менять технологию работы и казалось реальной возможностью сократить использование бумаги и сканированных документов. Исследования в этом направлении будут продолжены в ближайшее время.

### 3.2 Разработка рекомендаций по ликвидации несоответствия обустройства морских портов требованиям, предъявляемым к пунктам пропуска через границу

При таможенном досмотре водного транспорта даны рекомендации по устранению неточностей в расположении портов:

1. Одним из предложений может быть использование финансовых ресурсов зарубежных экономических институтов для увеличения успеха технологии. Согласно действующему законодательству строительство, обустройство, восстановление и содержание пунктов пропуска через границу в России могут финансироваться только из федерального бюджета. На практике оказывается, что у государства на эти цели не хватает денег, так как регуляторы переоценивают требования к барьерам. Из-за потребности в собственных услугах, неспособность

государства выполнять свои обязательства, которые напрямую не способствуют улучшению этих потребностей, без исключения ресурсов из его бюджета, создает порочный круг. Конечно, от этого страдают частные компании, работающие в портах.

2. В связи с большим потоком пассажиров на водном транспорте требуется повысить эффективность таможенного контроля по отношению к товарам для личного пользования, для чего следует использовать новейшие средства контроля. Большинство таможенных постов аэропортов оснащены такими передовыми ТСТК, как рентгенографические цифровые сканеры человеческого тела «Х-Скан» и «Контур», рентгенотелевизионные установки различного типа и 3D-томограф, используемые для проведения контролирующих мероприятий относительно поиска запрещенных к перевозке предметов или выявления незадекларированных товаров [34, с. 16].

Кроме того, рентгенотелевизионная техника, используемая в российских портах как правило импортного производства, в связи с чем в случае поломок ее ремонт требует значительных финансовых средств. ФТС РФ уже работает в данном направлении и указала в стратегии развития сокращение доли импортного оборудования контроля. Однако производство такой техники как рентгенотелевизионная требует не только больших вложений, но и соответствующих знаний. Также можно отметить тот факт, что ремонтом такой техники в нашей стране практически не занимаются, а следовательно, приходится обращаться к зарубежным партнерам. Производство российской рентгенотелевизионной техники позволит создать комплексную систему таможенного контроля, используя другие российские инструменты таможенного контроля для обмена данными, в результате чего будет повышена эффективность таможенного контроля в порту.

Для обнаружения различных запрещенных и опасных предметов возможно использовать специальные средства контроля, которые называются сканеры человеческого тела. В качестве таких технических средств указаны такие



устройства как «X-скан» и «Контур». Только с помощью таких устройств возможно выявить опасные вещества, которые пассажиры могут попытаться повести внутри себя. Также использование сканеров направлено на упрощение таможенного контроля и сокращение времени проведения контрольных мероприятий. Однако использование таких устройств требует специально обученных сотрудников таможни, которые могут оперативно заметить проблемы, возникшие при работе.

Также во время таможенного контроля портах планирую использовать такое устройство как 3D-томограф. Данное устройство представляет собой система, которая формирует трехмерное изображение багажа высокого разрешения. Технология, на которой основывается применение данного типа устройства контроля, называется компьютерной томографией. Кроме того, 3D-томограф активно используется как автоматическое средство для выявления и определения взрывчатых веществ [25, с. 8].

В российских портах собираются применять Технический видео скоп полужесткий «КРОТ-HD10», который особенно эффективен для осмотра труднодоступных мест отдельных предметов, багажа, грузов, конструкционных узлов и пустот, контейнеров воздушного транспорта. Использование информационных систем связано с тем фактом, что мировое направление перемещения контрольных процедур со стадии контроля до выпуска продукции на стадию контроля после выпуска продукции. Такого рода подход ориентирован на максимальное упрощение формальностей и сокращение нагрузки на участников ВЭД в ходе выполнения таможенных операций для помощи в развитии ВЭД и упрощения торговли.

3. Применение опыта оснащения других портов для развития Российских портов пунктов пропуска. Подобно восстановлению морского барьера, необходима модернизация других портов торгового порта, обозначенного в Астраханской области. В рамках ремонтно-реставрационных и производственных работ установлен купол и весы на посту техосмотра, собачьей будке, гараже,

пунктах осмотра. Общая площадь построек превысила 3 тысячи квадратных метров.

Забор оборудован современными системами пограничного контроля и таможи, включая системы обнаружения делящихся материалов и радиоактивных материалов. Производственная мощность может быть увеличена с одного миллиона тонн до 11 миллионов тонн в год за счет восстановления центра управления. Созданы все необходимые условия для удобного расположения службы управления сайтом. Современное оборудование позволило ускорить контроль и обработку пассажиров, грузовых переходов и грузов.

Удобное географическое положение порта Оля создает условия для увеличения грузоперевозок и укрепления торгово-экономических связей. Обновленный контрольно-пропускной пункт позволит построить порт, транспортную систему и территорию, а также сможет пересечь международный транспортный коридор Север-Юг, соединяющий Индию со странами Европы и Северной Европы [15, с.26].

Государственные контракты на разработку объектов строительства, восстановления заграждений и технических сооружений, включенных в национальный проект, уже подписаны или истекают в ближайшее время. Строительство и монтаж электростанций запланированы на 2020-2024 годы. В рамках национальной программы по предотвращению вторжения и распространения нового заражения коронарным вирусом Роспотребнадзор определил 140 пограничных пунктов пропуска в Российской Федерации, которые необходимо оборудовать современными стационарными или переносными тепловизионными приборами.

Стационарные коллекторы предназначены для обнаружения людей с повышенной температурой тела в движущемся потоке. Мобильные устройства используются для индивидуального наблюдения за гражданами, пересекающими границу [16, с.6].

Например, Федеральная таможенная служба России уделяет особое внимание внедрению новых технологий в таможенном управлении и сокращению таможенного контроля при морских операциях и морских пунктах пропуска. Деятельность таможенных инспекторов в портах включает использование информационных систем и различных технических средств. В рамках политики импорт замещения будут улучшены технические ресурсы, что потребует дальнейшего обучения сотрудников таможни.

### 3.3 Предложения по улучшению технологических процессов таможенного контроля товаров, перевозимых водным транспортом

Для решения указанных проблем, главным образом необходимо организовать таможенный контроль в теоретическом плане (подготовка работников, поведение в экстренных ситуациях и т.д.). Начальная подготовка работников к осуществлению качественных таможенных процедур обязана производиться еще в начале карьеры указанных должностных лиц таможни.

1. Сотрудники таможни, отвечающие за проведение таможенного контроля, должны на постоянной основе посещать курсы по повышению квалификации, на которых они смогут узнать о новых технических средствах таможенного контроля, методах контроля, а также способах осуществления правонарушений физическими лицами. В указанной ситуации подготовка и деятельность работников фактически неотличима от деятельности правоохранительных органов внутри страны.

Тем не менее, необходимо принимать во внимание, что специфика в таможенном деле на таможенных постах, в рамках образованного ЕАЭС, касается интересов граждан стран-участниц ЕАЭС, а в связи с этим унификация главным образом обязана выполняться на уровне ЕАЭС, поэтому требуется сформировать дополнение или самостоятельное соглашение о приемах таможенного контроля, которое необходимо утвердить всеми государствами, которые входят в ЕАЭС;

2. Помимо этого, как отмечалось ранее, присутствует и проблема несогласованности действий в рамках одного таможенного поста, которые открыты для сообщения, по специальному соглашению о методах, принципах и видах проведения таможенного контроля. Значительная роль в подобном случае принадлежит мотивация работников, тем не менее, это принадлежит уже к сфере управления персоналом. Необходимо указать, что готовность таможенного сотрудника качественно исполнять свои непосредственные функции обязана стать одним из критериев приема работника на службу. При этом нельзя забывать, что сотрудник должен обладать необходимыми инструментами для выполнения качественного таможенного контроля.

Международное сотрудничество представляет собой взаимодействие государств, а кроме того, других субъектов международного права, выполняемое ими для общего согласованного решения проблем в какой-либо области общественных отношений. Международное сотрудничество является основным способом осуществления государствами собственных национальных интересов, поскольку в настоящее время формирование общества во время роста процессов глобализации ни одна страна не имеет возможности функционировать в обстоятельствах политической и экономической изоляции. Так с помощью сотрудничества можно сформировать единые требования к информированию пассажиров.

Лишь сформировав единую информационную систему, можно эффективно отслеживать и осуществлять контроль за действиями физических лиц. Усиление цифрового обмена информацией между таможенными и другими правоохранительными органами будет способствовать:

- сокращению числа проверок как проводимых таможенными органами, так и осуществляемых таможней;
- оперативному получению информации о перемещаемом товаре и декларанте;

– точно осуществлять контроль за деятельностью правонарушителей при помощи использования данных, содержащихся в отчетности таможи.

Кроме этого, большое значение приобретает формирование эффективной административной системы с равномерным распределением нагрузки на районные органы. Здесь только применение новых технологий повысит результативность таможенного контроля [19, с. 11];

3. Указанное несовершенство отдельных используемых технологий должно быть оперативно устранено. Важно использовать новейшие информационные системы и технические средства в процессе выполнения контроля пассажиров. Кроме того, о появлении новых инструментов таможенного контроля должен знать не только руководитель таможенного поста, а также и сами работники таможи. Таким образом, на разного рода семинары и иные научно-рабочие конференции обязаны отправляться не только начальники отделов, а также и более опытные работники для того, чтобы рассмотреть и затем использовать передовой опыт и грамотно реализовать его на своем таможенном посту.

4. Разработка эффективного механизма «временного» таможенного контроля в портах поможет улучшить контроль за таможенным оформлением и пропускными пунктами. Это направление включает в себя разработку программного продукта в Федеральной таможенной службе, который автоматизирует учет судов и перемещаемых к ним товаров, а также создание базы данных судов, участвующих в международных перевозках по всей России.

Создание этого программного продукта упростит осуществление таможенного контроля на судах, поскольку обмен информацией между таможенными службами, приводящий к получению необходимой информации, станет намного более эффективным.

Развитие системы перевалки грузов в портах Российской Федерации также требует использования высокоэффективных систем погрузки и разгрузки.

Эти соглашения, позволяющие сократить время таможенного оформления, могут быть заключены при совместных действиях всех, кто занимается обработкой грузов и судов в порту [16, с. 4].

Таким образом, разработка мер по совершенствованию процедур таможенного контроля является актуальным направлением работы таможенных органов. Процедуры импорта, экспорта и сертификации должны быть максимально сокращены и упрощены в соответствии с условиями, установленными Всемирной торговой организацией для стран-участниц. Кроме того, использование современных технических средств таможенного контроля позволяет повысить эффективность таможенного контроля.

### Вывод по главе 3

Решение указанных ранее проблем состоит в уровне профессиональной подготовки работников, высоком качестве применяемых приборов и устройств, а кроме того, в дополнении процедуры таможенного контроля соответствующими соглашениями и документами. Указанные мероприятия дадут возможность более качественно организовывать контроль. Использование информационных технологий и систем таможенного контроля будет способствовать росту показателей эффективности правоохранительной деятельности. Сегодня функционирует много информационных систем таможенного контроля, однако продолжается и активная работа в данном направлении. Существуют определенные формы взаимной административной помощи. В процессе выполнения своих функциональных обязанностей во время проведения таможенного контроля сотрудники таможни могут выявить правонарушения, которые являются сферой деятельности других правоохранительных органов, в таком случае согласно действующему законодательству они обязаны оповестить эти государственные органы.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Работа таможенных органов ориентирована на охрану экономических интересов государства, на борьбу с правонарушениями и преступлениями в таможенной сфере, иными совами обеспечение поддержания порядка перевозки товаров через государственную границу страны. Порядок перемещения товаров регламентируется специальными нормами таможенного законодательства и занимает существенное место в вопросах таможенного регулирования.

ТК ЕАЭС для декларирования товаров предусматривается такая форма декларирования как письменная, которая производится посредством подачи в таможенный орган пассажирской таможенной декларации, кроме того, в определенных ситуациях используется и транспортная декларация. Таможенному декларированию в письменной форме подвержены, в частности, товары для личного пользования, которые перемещаются любым способом, включая временно ввозимые, стоимость и (или) число которых превышает нормы перемещения указанных товаров с освобождением от уплаты таможенных платежей.

Таможенный контроль ориентирован прямо на охрану конституционных прав и свобод человека. Помимо этого, таможенный контроль непрерывно сопряжен с проблемами национальной безопасности страны. Выполнение таможенного контроля считается одной из функций таможни, в связи, с чем понятие определения таможенного контроля выступает основополагающей задачей в сфере роста результативности указанного контроля. Таможенный контроль считается регламентированной правовыми позициями работой таможни, базирующейся на теоретических и законодательных специфических чертах контроля, для поддержания законов и охраны страны.

Сегодня проведение таможенного контроля на морском транспорте имеет ряд особенностей, которые состоят в виде транспортного средства, перемещаемом на нем грузе, а также формах проведения таможенного контроля. Таможенный контроль товаров, перемещаемых морским транспортом, осуществляется в

специальных отведенных местах. Таможенные процедуры, используемые для проведения таможенного контроля, соответствуют таможенным процедурам на любом виде транспорта. Однако, существует необходимый комплект документов, требуемый для прохождения таможенного оформления. А также использование соответствующего вида таможенной декларации. Также проведение таможенного контроля морского транспорта происходит по определенной схеме после прохождения, которой судна выпускают для дальнейшего следования в случае убытия.

Существуют проблемы, которые влияют на результат таможенного контроля водных транспортных средств:

- плохое информационно-аналитическое обеспечение деятельности органов;
- низкий уровень сотрудничества оперативных подразделений органов таможни с иными правоохранительными органами;
- плохое техническое оснащение морских портов, а также техническая сложность ИДК, отсутствие мобильных средств досмотра, высокая стоимость нового оборудования, потенциальная опасность для жизни и здоровья, нервно-психологическая и физическая нагрузка операторов;
- требуется общая подготовка кадров ведомств, которая будет соответствовать современным требованиям;
- нарушение сроков доставки груза в порт, изменения количества груза, доставленного в порт.

При перемещении товаров морским транспортом используют разные виды морских судов. Каждый вид имеет свои особенности и грузоподъемность. Кроме того, выбор определенного судна связан и со спецификой перемещаемого груза. Законодательно установлены требования к оснащению морских портов. На территории ДВУ действует 63 пункта пропуска, среди которых и морские пункты. При этом лучше всего оснащена Уссурийская таможня, поскольку через нее проходит большой поток товаров и пассажиров. При этом на территории региона наблюдается увеличение доли выявленных правонарушений. Все три морских



пункта пропуска укомплектованы техническими средствами таможенного контроля, а также использую систему «Морской порт».

Для решения указанных выше проблем необходимо проведение таких мероприятий:

- разработка единых требований по мероприятиям в рамках работы таможенного поста;
- обязать пассажиров подписывать документ о действующих нормах провоза товаров и правилах декларирования;
- использовать новейшие информационные системы и технические средства в процессе выполнения контроля пассажиров;
- важно доработать систему предварительного информирования портов;
- использовать универсальную форму передачи ПИ о товарах, где будут отражаться и сведения в объеме декларируемых товаров.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Конституция Российской Федерации: от 12.12.1993 г. – ред. от 07.07.2020.
- 2 Международная конвенция об упрощении гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года – ред. от 26.06.1999.
- 3 Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения от 4.11.1993 г. (Принят Резолюцией А.741(18) Ассамблеи Международной морской организации).
- 4 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза).
- 5 Решение Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 № 688 «О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, Классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза и форме Паспорта пункта пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза» – ред. от 03.03.2017.
- 6 Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10 апреля 2018 г. № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом». - ред. от 31.07.2018.
- 7 Рекомендация № 7 ЕАЭС от 17.05.2016 «Об Общих положениях об оснащении пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза инспекционно-досмотровыми комплексами и их использовании».
- 8 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (КТМ РФ)- ред. от 27.12.2018.
- 9 Федеральный закон от 03.08.2018 N 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные

акты Российской Федерации» – ред.от 22.12.2020.

10 Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 330 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие внешнеэкономической деятельности» – ред. от 31.03.2020.

11 Андриашин, Х.А. Таможенное право: учебник/ Х.А. Андриашин. - М.: Юстицинформ, 2016. – 360 с.

12 Антонова, Е.И. Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска / Е.И. Антонова, Т.И. Белоусова //Современные информационные технологии и ИТ-образование. – 2017. –Т.13 .№ 4. – С.180-187.

13 Арепьев, Я.А. Развитие системы предварительного информирования таможенных органов в условиях функционирования ЕАЭС / Я.А. Арепьев // Сборник научных статей 3-й Всероссийской научно-практической конференции. В 2-х томах.. – 2020. - № 1. – С. 27-29.

14 Барбышева, Г.И. Практика применения предварительного информирования в условиях действия ЕАЭС / Г.И. Барбышева, А.А. Маренков // Проблемы современной экономики: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Самара, август 2016 г.). – Самара: АСГАРД, 2016. – С. 34-37.

15 Белоусова, Т.И. Современные технологии таможенного администрирования / Т.И. Белоусова, Е. И. Антонова, Н.А. Шаланина // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. - 2017. - № 1. - С.16-27.

16 Булавин, В.И. Умная таможня, искусственный интеллект и законопослушный бизнес /В.И. Булавин // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. – 2019. – № 9. – С. 3–9.

17 Воробьева, Н.В. Международное торговое дело: учебное пособие / Н.В. Воробьева, И.В. Козел. – Ставрополь: Ставропольский государственный аграрный университет, 2016. – 132 с.

18 Гладких А.В Балтийской таможне критическая ситуация с ИДК // Провэд. – [http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/custom-house/bal-tic/41668-v-baltiyskoy-tamozhne-](http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/custom-house/bal-tic/41668-v-baltiyskoy-tamozhne)

krpitcheskaya-situatsiya-s-idk.html.

19 Давыдов, Р.В. Отечественная и международная практика оценки деятельности таможенных администраций / Р.В. Давыдов // Вестник Российской таможенной академии. – 2019. – № 1. – С. 9–20.

20 Дальневосточное таможенное Управление // ДВТУ. – <http://dvtu.customs.gov.ru/document/text/212951>

21 Даюб, А.В. Совершенствование системы управления рисками при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Российской Федерации / А.В. Даюб, Н.С. Куркина // Научно-технический вестник информационных технологий, механики и оптики. – 2015. – № 2. – С. 124–128.

22 Епифанцева, Л.А. Проблемы, возникающие при проведении таможенного контроля при перемещении товаров железнодорожным транспортом, и пути их решения / Л.А. Епифанцева // Студенческий форум: электрон. научн. журн. – 2018. – № 6(27) – С.32-42.

23 Карданов, В.А. Особенности таможенного оформления и таможенного контроля при перемещении товаров автомобильным транспортом: монография / В. А. Карданов, Т.А. Петрова. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2019. – 131 с.

24 Карпинская, А.В. Порядок перемещения транспортных средств международной перевозки через таможенную границу: новэллы Евразийского экономического союза / А.В. Карпинская // сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции «Приоритеты социально-экономического развития Евразийского пространства». – 2018. – С.88-95.

25 Козлова, Е.М. Технические средства таможенного контроля: практика применения, программа импортозамещения / Е.М. Козлова // Экономика и социум. – 2016. – № 10(29). – С.1-10.

26 Круглова, В.Г. Особенности организации таможенного контроля товаров перемещаемых физическими лицами через таможенную границу Российской Федерации / В.Г. Круглова, Н.В. Матвеева // Фундаментальные и прикладные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации. – 2018. –

С.95-98.

27 Лебедева, Е.С. Основные проблемы, связанные с использованием инспекционно-досмотровых комплексов при проведении таможенного контроля/ Е.С. Лебедева, Д.Н. Афонин //Бюллетень инновационных технологий. – 2017. – № 3.Т.1. – С.54-56.

28 Лебедева, Д.А. Принцип выборочности как основной инструмент института таможенного контроля / Д.А. Лебедева, Л.А. Лилеева // Молодой ученый. – 2018. – № 10.1. – С. 39-42.

29 Луцевич, Ж.А. Формы правоохранительной деятельности таможенных органов и особенности их реализации / Ж.А. Луцевич // Вестник Полоцкого государственного университета. –2017. – №13. – С.118-123.

30 Маховикова, Г.А. Таможенное дело: учебное пособие/ Г.А. Маховикова, Е.Е. Павлова. – СПб., 2016. – 408с.

31 Мешечкина, Р.П. Направления совершенствования таможенного декларирования товаров, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу Евразийского Экономического Союза / Р.П. Мешечкина, А.Ю. Антонов // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2-2. – С. 397-401.

32 Мешечкина, Р.П. Концептуальные основы совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемые физическими лицами через таможенную границу ЕАЭС/ Р.П. Мешечкина // ВЕСТНИК БЕЛГОРОДСКОГО УНИВЕРСИТЕТА КООПЕРАЦИИ, ЭКОНОМИКИ И ПРАВА. – 2018. – № 1(68). – С.75-87.

33 Мильшина И.В. О некоторых аспектах совершенствования таможенного контроля//Современное право. – [www.sovremennoepravo.ru /m/articles/view/О-некоторых-аспектах-совершенствования-таможенного-контроля](http://www.sovremennoepravo.ru/m/articles/view/О-некоторых-аспектах-совершенствования-таможенного-контроля).

34 Никитин, А.В. Предварительное информирование на море: реалии, сложности, перспективы/ А.В. Никитин // Таможенные новости. – 2019. – № 11(250). – С. 16–17.

35 Огородников, С.А. Инспекционно-досмотровый комплекс СТ-6035 /С.А.

Огородников, С.В. Симочко, Ю.В. Малышенко // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – № 1 (66). – С.70-82.

36 Особенности организации таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС морским транспортом //Сдамсам.– <https://zdamsam.ru/b60249.html>.

37 Официальный сайт ВТамО // ВТамО. // – <http://www.wcoomd.org/>.

38 Пантелеева, В.В. Анализ современного состояния технических средств таможенного контроля на соответствие положениям рамочных стандартов безопасности и облегчения торговли / В.В. Пантелеева //Бюллетень инновационных технологий. – 2018. – № 4.Т.2. – С.29-32.

39 Себедаш, И.А. Формирование понятийного аппарата логистической деятельности при пересечении товаров таможенной границы Евразийского экономического союза / И.А. Себедаш, Е.Н. Смольянинова // Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР: Материалы XXI международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. – 2020. – С. 83-86.

40 Сергеева, Д.А. Особенности перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС /Д.А. Сергеева //Аллея науки. -2017. -№16 Т.3 – С. 852-856.

41 Таможенное администрирование. Идеология, методология и технология / В.В. Макрусев, М.В. Бойкова, Я.С. Юсупова [и др.]; под ред. В.В. Макрусева. – М.: Российская таможенная академия, 2017. – 188 с.

42 Таможенное оформление товаров и грузов// Укол. – <https://ucsol.ru/tamozhennoe-oformlenie>.

43 Таможенное право: учеб. пособие / отв. ред. О. Ю. Бакаева. – 2-е изд., пересмотр. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2016. – 512 с.

44 Таможенное право: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям «Юриспруденция» и «Таможенное дело» / Н. Д. Эриашвили, М. М. Рассолов, И. Б. Кардашова [и др.]; под ред. М. М. Рассолов, Н. Д. Эриашвили.

– 5-е изд. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. – 463 с.

45 Управление внешнеэкономической деятельностью в РФ в условиях интеграции в рамках ЕАЭС: учеб. пособие / под ред. О. И. Дегтяревой. – 2-е изд. – М.: Магистр: ИНФРАМ, 2019. – 368 с.

46 Чуксина, В.А. Функциональное поле современных технологий в таможенной логистике/ В.А. Чуксина, Е.Н. Смольянинова // Материалы XXI международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. (г. Владивосток, апрель 2020 г.). 2020. - С. 95-99.

47 Фирсова, М.В. Перспективы совершенствования автоматизации деятельности таможенных органов в рамках удаленного выпуска товаров /М.В. Фирсова //Академический Вестник Ростовского филиала РТА. –2020. – №4(41). – С.20-26.

48 Фолина, О.А. Правовое регулирование предварительного информирования ввоза товаров в Евразийский экономический союз/О.А. Фолина// Сборник научных статей Межвузовской научно-практической конференции. Издательство: Новосибирский военный институт имени генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации (Новосибирск). –2017. –С.238-244.

49 Чермянинов, Д.В. Таможенное право: учебник / Д.В. Чермянинов. – Саратов: Ай Пи Ар Медиа, 2019. – 438 с.

50 Шарощенко, И.В. Состояние пунктов пропуска Дальнего Востока России как условие развития экономики региона / И.В. Шарощенко //Фундаментальные исследования. – 2020. – №8. – С.86-91.

51 Шахбазян Г.В. Основные принципы перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу // Pglu. – [pglu.ru/upload/iblock/5d2/Pages-from-CN\\_14\\_95-ekz.\\_69.pdf](http://pglu.ru/upload/iblock/5d2/Pages-from-CN_14_95-ekz._69.pdf).

52 The World Customs Organization as a Modern Institute of Improvement of Customs Regulation and Trade Facilitation: Monograph / М.А. Kadyrkulov, S.V. Mozer, N.G. Lipatova. – Moscow: the Publishing Department of the Russian Customs Academy, 2017. – 172 p.

53 Urazbaev Kh.I. THEORETICAL JUSTIFICATION OF USING LANGUAGE PORTFOLIO IN PRE-SERVICE ELT TRAINING/ Kh.I. Urazbaev // В сборнике: International scientific review of the problems and prospects of modern science and education. Collection of scientific articles LXVII International correspondence scientific and practical conference. – 2020. – С. 81-83.