

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, гл. гос.  
таможенный инспектор отд.  
таможенных процедур и  
таможенного контроля

\_\_\_\_\_ М.А. Серков  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.э.н

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

Специфика таможенного контроля товаров, перемещаемых в  
контейнерах морским транспортом, и методы его совершенствования  
(на примере Владивостокской таможни)

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА  
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ  
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» –38.05.02.2021. 581.ПЗ ВКР

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

Автор работы  
студент группы ЭУ-574  
\_\_\_\_\_ А.А. Засухин  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Нормоконтролер  
преподаватель кафедры ТД  
\_\_\_\_\_ А.В. Кардапольцева  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Челябинск 2021

## АННОТАЦИЯ

Засухин А.А., Специфика таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах морским транспортом, и методы его совершенствования (на примере Владивостокской таможни) – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ – 574, 104 с., 13 ил., 6 табл., библиогр. список – 48 наим., 1 прил., 3 л. плакатов ф. А4

Объектом исследования выступает, таможенный контроль товаров, перемещаемых морским транспортом.

Предметом исследования является специфика таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах морским транспортом.

Цель исследования – выявление особенностей таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах морским транспортом на примере Владивостокской таможни.

В выпускной квалификационной работе рассмотрены правовые основы совершения таможенных операций в отношении грузов, перемещаемых морскими контейнерными перевозками, изучена система морских контейнерных перевозок, рассмотрены процессы проведения таможенного контроля при прибытии и убытии контейнеровозов в морские порты, дана общая характеристика Владивостокской таможни, проведен анализ проблем при проведении таможенного контроля, выдвинута оценка и рассмотрены перспективы развития таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни, рассмотрены возможные направления совершенствования таможенного контроля во Владивостокской таможне и предложены мероприятия по совершенствованию взаимодействия таможенных органов и государственных контролирующих органов в пунктах пропуска на таможенной границе.

Результаты выпускной квалификационной работы имеют практическую значимость для таможенных органов.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	9
1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ О КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ. 10	
1.1 Контейнерная система морских перевозок и ее виды .....	11
1.2 Правовые основы совершения таможенных операции в отношении грузов, перемещаемых через границу морскими контейнерными перевозками .....	19
1.3 Проведение таможенного контроля при прибытии и убытие контейнеровозов в морские порты .....	25
2 АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ ТАМОЖНИ.....	32
2.1 Характеристика объекта исследования: Владивостокская таможня .....	32
2.2 Анализ проблем, возникающих при проведении таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни .....	32
2.3 Оценка и перспективы развития таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни ....	41
3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ ТАМОЖНИ .....	70
3.1 Возможные направления совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств на примере деятельности Владивостокской таможни .....	70
3.2 Мероприятия по совершенствованию взаимодействия таможенных органов с государственными контролирующими органами в пунктах пропуска на таможенной границе.....	79
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	93

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК .....	97
ПРИЛОЖЕНИЕ .....	102

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы.** Увеличение глобального грузооборота и перераспределение глобального влияния на мировую экономику некоторых стран, обуславливают развитие и внедрение особых экономических зон в морских регионах Российской Федерации. В функционировании глобальных транспортных структур ведущее место занимают порты и терминалы контейнерной обработки. Их конкурентоспособность зависит от эффективной работы портов и их возможности принять наибольшее количество грузов. Особую значимость порты представляют в обеспечении транспортной независимости, торговли, обеспечении перевозок грузов, развития и использования транзитного потенциала. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Повышение качества и результативности таможенного контроля является одним из ключевых направлений в области развития экономического потенциала страны.

Приведенные выше обстоятельства свидетельствуют об актуальности темы совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах морским транспортом.

**Цель работы** – выявление особенностей таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах морским транспортом на примере Владивостокской таможни, и методы его совершенствования.

**Объект работы** – проведение таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах морским транспортом.

**Предмет работы** – специфика таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах морским транспортом.

Поставленная цель достигается путем решения следующих **задач**:

- изучить систему и виды контейнерных морских перевозок;
- рассмотреть правовые основы совершения таможенных операций в отношении морских грузов;

- изучить порядок проведения таможенного контроля при прибытии и убытии контейнеровозов в морские порты;
- рассмотреть региональную особенность Владивостокской таможни;
- проанализировать недостатки осуществления контроля товаров и средств международной перевозки во Владивостокской таможне;
- оценить, как решение ранее обнаруженных проблем могут улучшить деятельность Владивостокской таможни;
- разработать средства по улучшению проведения контроля на таможенных пунктах Владивостока.

Структура выпускной квалификационной работы состоит из введения, трех разделов, заключения, библиографического списка и приложения.

Эмпирической базой послужили нормативно правовые акты, учебные пособия, монографии, статьи, статистические данные Федеральной таможенной службы, а также интернет источники освещающие данную тему.

Результаты исследования имеют практическую значимость и могут использоваться таможенными органами.

# 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЕ О КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

## 1.1 Контейнерная система морских перевозок и ее виды

Контейнерная транспортировка – это способ перемещения грузов, включая их погрузку, с использованием различных типов контейнеров.

Согласно Конвенции о временном ввозе (Стамбульская конвенция): «Контейнер – это специальное оборудование, которое используют при транспортировке. Он подходит для многократных транспортировок, так как выполнен из прочного материала. Перевозчики используют данный вид оборудования так как он легок в использовании (разгрузка, загрузка) и обладает большой вместительностью, а также стандартизирован»[7].

Эффективность перевозок контейнерами определяется множеством преимуществ:

Во-первых, при транспортировке тарно-упаковочных и штучных грузов (тяжеловесные грузы, а также грузы весом в одну транспортную единицу, крупногабаритные и длинномерные грузы) при обычной транспортировке действуют по схеме: автомобиль – вагон – автомобиль, то есть их таможенная обработка будет происходить приблизительно 6 раз. Если учитывать, что поезд производит остановку на других станциях, где он дополнительно загружается контейнерами, а также осуществляется доставка в места хранения (базы), передача для перевозки другим видом транспорта, то количество грузовых операций может составлять от 8 до 12.

Во-вторых, эти грузы неудобны для машинной перегрузки, поскольку они требуют большого количества (человеческого) труда, вызывают простои подвижного состава и тем самым замедляют доставку продукции.

В-третьих, это излишние траты для создания тары. Например, чтобы не повредить груз при перегрузках, его нужно тщательная упаковать. На производство такой тары ежегодно тратятся приблизительно десять миллионов кубометров древесины, сотни миллионов метров упаковочной ткани, а также сотни тысяч тонн металла.

В-четвертых, другие виды транспорта не могут сравниться с морским судном. Все потому что у него одна из самых больших грузоподъемностей, а также вместимости.

В-пятых, перевозка груза морским путем считается самым безопасным, порча груза из-за аварийной ситуации или катаклизма составляет от 1 до 1,5%, а также почти исключаются случаи хищения перевозимого груза[38].

Система контейнерных перевозок устраняет многие из вышперечисленных недостатков и допускает следующее:

- исключить тяжелую физическую работу при погрузочно-разгрузочных работах;
- резко ускорить производство грузовых операций;
- сократить время простоя подвижного состава, железнодорожных путей, грузовых причалов;
- практически полностью избежать или исключить порчу и утрату груза;
- уменьшить трудовые и материальные затраты на изготовление тары;
- снизить издержки перевозок и ускорить доставку товара.

Данные преимущества контейнерной системы позволяют перекрыть дополнительные затраты необходимые на производство и обслуживание контейнерного парка и специализированного железнодорожного состава, а также затраты на перевозку порожних контейнеров и содержания целого аппарата для учета и распределения контейнеров. Транспортировка грузов в контейнерах дает значительный экономический эффект, поэтому ее объем интенсивно возрастает на всех видах транспорта.



Контейнерная система перевозок имеет свою техническую базу, в которую входит следующее:

- парк контейнеров с универсальным и специальным оборудованием;
- подвижной состав;
- перегрузочное оборудование;
- постоянные конструкции в точках разгрузки, перегрузки, начального отправления.

Универсальные контейнеры используются на морском, речном, автомобильном и железнодорожном транспорте. Данные контейнеры подходят для перевозки разного спектра грузов. Специализированные контейнеры приспособлены для перевозки узкой группы товаров, требующих соблюдения особых условий при погрузке, выгрузке и транспортировке. В эту категорию входят танк-контейнеры (жидкие грузы), контейнеры-рефрижераторы (для скоропортящихся грузов), флэт-рэк и опен-топ-контейнеры (предназначены для транспортировки негабаритных грузов).

Существуют коды, которые помогают упростить работу:

- GP (General Purpose) – контейнер без вентиляции;
- RE, RT, RS (Reefer) – реф-контейнер, имеющий холодильную установку;
- HI, HR – изолированный контейнер. Используется для перевозки грузов, для которых необходимо поддерживать определенную температуру;
- KL – контейнер-цистерна (для жидкостей и газов)
- NH, NN, NP – контейнер-цистерна для сыпучих грузов под давлением и без давления
- VN – контейнер общего назначения с вентиляцией;
- PT, PF, PC, PS – контейнер-платформа;
- BU, BK – контейнер для перевозки сухих сыпучих грузов;
- SN – контейнер специального назначения (привозка скота, автомобилей, живой рыбы)[9].

Наиболее важные параметры всех контейнеров – грузоподъемность и тара контейнера, кроме этого его габариты. Размеры контейнеров стандартизированы, их легко транспортировать по морю и по железной дороге, что делает их незаменимыми при интермодальных перевозках. Контейнерные перевозки можно разделить на три вида:

- морские;
- наземные;
- воздушные[35].

Железнодорожные транспортировки находятся на втором месте. Осуществляются внутри страны. У них высокие шансы своевременной доставки без задержек. Для железнодорожных перевозок применяются контейнеры меньшего размера, чем для перевозок морским путем[30]. Автомобильными контейнерами осуществляются перевозки внутри страны, на средние и дальние расстояния. Осуществляются также и международные транспортировки в составе смешанных перевозок. Для автомобильных перевозок используют фуры, прицепы с низкой рамой, рефрижераторы – контейнеровозы, вмещающие ряд стандартных контейнеров. Авиаперевозки – дорогие, но быстрые. Они имеют ряд преимуществ – скорость, прогнозирование точных сроков, перемещение груза в отдаленные пункты, где доставка невозможна никаким другим видом транспорта.

Перемещение товаров морским путем считается сложным и трудоемким, так как этот вид грузовых перевозок должен строго соответствовать всем требованиям, как от заказчика, так и компании, предоставляющей данные услуги. Для морских перевозок требуется большое количество трудовых и энергетических ресурсов. Этот вид транспорта самый медленный, но при этом является самым дешевым из всех возможных[27, с. 106].

Перевозить можно любые грузы: жидкие, сыпучие, скоропортящиеся, хрупкие и легковоспламеняющиеся. Для этих целей используются специальные контейнеры различных параметров. Недостатками в перевозке таких грузов являются: время в

пути, зависимость от погодных условий, а также от пропускной способности порта.

Морские перевозки можно разделить на:

- межконтинентальные;
- мультимодальные;
- внутренние[33].

Также в морском судоходстве существуют свои базовые формы организации мореплавания. Чаще всего для организации регулярных морских перевозок используются следующие формы: линейная, регулярная, рейсовая, трамповая.

Линейная форма – перевозки по морю небольших партий грузов, которые представляют из себя, обычно, полуфабрикаты и готовые изделия. Партии настолько маленькие, что не способны формировать целую судовую партию. При этом движение судов определяется заранее объявленным расписанием, а оплата перевозки производится по заранее объявленному тарифу. Существуют следующие виды линий морского судоходства:

- односторонние – используются суда только одной страны либо же одной судоходной компании;
- двусторонние – используются суда двух компаний или стран;
- конференциальные – используются суда более чем двух компаний или стран.

Регулярная форма – применяется в морских перевозках по направлениям с регулярным грузовым потоком, т.е. на этих линиях суда работают длительное время (более 3-х месяцев).

Рейсовая форма – организация потоков массовых грузов (крупные партии однородного груза, перевозимые насыпью, навалом). Поставки грузов по такой форме осуществляются на основании долгосрочных договоров.

Трамповая форма – перевозят отдельные виды массовых грузов, например, лес, руда и т.д.[37].

Наименьшее распространение в контейнерных грузоперевозках имеет универсальный морской транспорт: ячеистые контейнеровозы, лихтеровозы, суда типа «Ро-Ро».

В большинстве случаев, доставка контейнеров осуществляется на специальных, включая ячеистые, контейнеровозах. Контейнеры на данных судах располагаются в трюмах (обычно 6-7 ярусов), а также на палубах (2-5 ярусов) и способны вмещать большегрузные контейнера масса которых может достигать от 10-45 тонн. Преимущество контейнеровозов состоит в том, что они имеют наибольший уровень раскрытия палубы для вмещения грузов в трюм, благодаря этому горизонтальное положение товара можно исключить.

Крупнотоннажные контейнеры перевозятся также на судах типа «РоРо». Внутритрюмные лифты и другие механизмы обеспечивают скорость выполнения грузовых операций и полное использование грузовых помещений судна. Суда типа «Ро-Ро» (ролкеры) – суда с горизонтальным способом грузообработки.

Суда «Ро-Ро» выполняют перевозки большегрузных предметов, таких как трейлеры-автоприцепы и колесной техники. При размещении на данных судах используются вилочные автопогрузчики, а также катучные платформы и специальные штабелера.

Лихтер – это несамоходное судно. Оно предназначено для перемещения и обеспечения обработки грузов при выполнении операций на рейде с судами, которые не имеют возможности зайти в порт из-за более низкого водоизмещения[34].

Уникальность лихтеровозов заключается в том, что эксплуатация этих судов не требует наличие глубоководных гаваней в местах назначения грузов и незаменим при доставке грузов в необорудованные места.

При доставке грузов морским транспортом должны быть решены следующие задачи:

- по подаче порожнего контейнера или контейнеров в порту отправления;
- по аренде морского судна или его площадей для транспортировки груза;
- по перемещению контейнера отправителя до порта отправления;
- по подготовке экспортной документации в стране отправления;

– по экспедированию внутри порта: разгрузка судна, перемещение контейнеров судна на специальные площадки (СВХ), кроме этого оформление всей документации и оказание помощи в размещении команды на время проведения оформления и т.д;

– по оказанию брокерских услуг при оформлении различных документов (оформление грузовой таможенной декларации, иностранных документов, расчет таможенной стоимости и размера таможенных платежей, прохождение процедур таможенного контроля);

– по получению разрешения на швартовку судов, прибывших в зону таможенного контроля, с целью разгрузки. А также с целью получения специальных пропусков, резервирование времени заезда через систему тайм-слотирования – очереди на подход автотранспорта к порту, физический вывоз груза в контейнере);

– доставка груженого контейнера до склада получателя, его выгрузка[21, с. 106].

Основные контейнерные потоки проходят между портами Европы, Азии и США на направлениях концентрации мировой торговли:

– Азия и Дальний Восток – побережье США, Канады со стороны Тихого океана;

– Азия – Европа, Средиземноморье (Греция, Испания, Египет, Италия, Турция и др.);

– Азия – восточное (Атлантическое) побережье Северной Америки;

– Европейские страны – Средиземноморье;

– Восточная Азия (Китай, Япония, КНДР, Южная Корея и др.) – Юго-Восточная Азия (Вьетнам, Сингапур, Тайланд, Индонезия и др.);

– Европа – Северная Америка (Атлантическое побережье).

По этим транспортным артериям, перевозится более 70% всех контейнерных грузов[19, с. 379].

Сегодня новое развитие получает северный морской путь через Северный Ледовитый Океан. Однако основными и наиболее активными маршрутами морских транспортировок стали Тихий Океан и Атлантика. При рассмотрении данных маршрутов транспортировки, можно заметить, что они составляют половину от объемов мирового морского движения. Например, в Атлантическом Океане находятся: Южная Америка, Европа, США, Россия, а в части Тихого Океана входят – Китай, Япония, США, Корея, Южная Америка, а также другие страны Восточной Азии[23, с. 464].

Подавляющее большинство транспортных нужд бизнеса в морских перевозках, полностью передается на аутсорсинг. Производителю невыгодно содержать собственный флот, так как необходимо заниматься оптимизацией маршрутов, знать где, чем и как загрузиться, самостоятельно обеспечивать безопасность груза и брать на себя полную ответственность за его сохранность и т.д. Таким образом бизнес часто прибегает к помощи логистических компаний, которые согласовывают, отслеживают и координируют маршруты, отслеживают корабли и загружают их.

Перевозка грузов морем – это довольно сложная часть современного внешнеторгового бизнес процесса. Для успешной работы в этой области нужно иметь точное представление о:

- правовых основах организации международного судоходства;
- особенностях работы на международном рынке морского фрахта;
- законодательных нюансах внешнеэкономической деятельности и таможенного контроля;
- типах морских судов и их технических возможностях, и специфике российских и зарубежных морских портов, и контейнерных терминалов.

Большая часть российских грузов перевозится контейнеровозами иностранных компаний, которые обладают в Российских портах фидерными линиями. В эту группу входят мировые и региональные компании по транспортным перевозкам. Главными перевозчиками Российских контейнерных грузов считают:

- Maersk Line, MSC, CMA-CGM, OOCL, Unifeeder, Swan Container Line, Delta Shipping Line – Балтика;
- MSC, Maersk Line, Emes, ZIM, Norasia – Южный бассейн;
- Maersk Line, APL, Hyundai Merchant Marine Co., Mitsui O.S.K Lines, Sinokor Merchant Marine Co. – Дальневосточный бассейн.

Таким образом, контейнерная перевозка морскими судами дает ряд неоспоримых преимуществ, которые влияют на стоимость обслуживания контейнера и стоимость его перевозки. Контейнерная система перевозок имеет свою техническую базу, необходимую для функционирования, а также обширный парк контейнеров, виды и размеры которых стандартизированы для удобства перемещения на современных контейнеровозах. Однако морские перевозки являются одними из самых трудных, в том числе и в плане оформления грузов, а также имеют свой порядок доставки груза, который отличается от других видов транспорта[31].

## 1.2 Правовые основы совершения таможенных операции в отношении грузов, перемещаемых через границу морскими контейнерными перевозками

Особенность морских судов как объектов таможенного регулирования состоит в том, что они могут выступать в двух ипостасях: и как товар, и как транспортное средство. Если морское судно перемещается через государственную границу как объект внешнеэкономической сделки, то оно рассматривается законодательством как товар; если перемещается через государственную границу в связи с использованием в международных перевозках – то как транспортное средство.

Изучая Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (далее- ТК ЕАЭС), было установлено, что существует и действует определение транспортного средства, как категории товара: «любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство или контейнер с предусмотренными для них техническими

паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами». То данные транспортные средства становятся объектом контроля при прибытии на таможенную границу и должностные лица, работающие на таможне, осуществляют их идентификацию, а также классификацию в соответствии с товарной номенклатурой (ТН ВЭД ЕАЭС)[1].

Для Евразийского экономического союза определяющим документом для регулирования морских контейнерных перевозок, в котором определены необходимые для таможенного оформления документы и сведения, является ТК ЕАЭС. Согласно главе 14 и ст. 89 и 160 ТК ЕАЭС «Прибытие товаров на таможенную территорию Союза и таможенные операции, связанные с таким прибытием», оформляются согласно установленному перечню документов, необходимых для таможенного оформления товаров, в зависимости от вида транспорта, при прибытии транспортного средства на таможенную территорию. Кроме того, разделом 4 ТК ЕАЭС установлены различные таможенные процедуры, которые может выбрать декларант для контейнеров и грузов[1].

Принимая во внимание, особенность деятельности таможенных органов в морских пунктах пропуска, стоит отметить, что зачастую в правоприменительной практике, таможенные органы осуществляют непосредственное взаимодействие с морскими судами иностранных государств. Поэтому необходимо знать, какие документы должны быть представлены при проведении таможенного контроля в отношении иностранных судов, а также их содержание, форму, порядок заполнения и выдачи. Все выше изложенное определяется правовыми нормами страны флага морского судна, а также другими условиями, и соглашениями в рамках международных конвенций и договоров.



Значимым документом в области транспортировки товаров и контейнеров морским транспортом является Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. номер 81-ФЗ (ред. от 26.05.2021). Он призван обеспечивать порядок при осуществлении торговой деятельности, перевозок грузов морскими судами. Правила кодекса распространяются исключительно на торговые суда, и не распространяются на морские суда военных. Кодекс торгового мореплавания должен быть знаком каждому, кто является членом экипажа торгового судна, или сотрудником порта. Именно в этом документе содержатся положения, правила осуществления морской торговли. Кроме того, в нем закреплён порядок контроля портовыми службами за торговыми судами.

В частности, глава 2 Кодекса содержит параграф 4 «Классификация и освидетельствование судна», который в статье 25 содержит перечень судовых документов, на основании которых происходит таможенное оформление и контроль водного судна, а также разрешается допуск морского судна к перевозке и заходу и выходу в морской порт[8].

Еще одним документом, который также играет значительную роль в таможенном оформлении морских контейнерных перевозок, является ИНКОТЕРМС 2010. В документе ИНКОТЕРМС 2010, содержится две группы базисных условий поставки. Одна из данных групп устанавливает правила для морского и внутреннего водного транспорта. Вторая группа о условиях поставки и о месте, куда товар доставляется покупателем. Поэтому термины именуется «морские и внутренние водные правила». В эту группу входят термины: FAS, FOB, CFR и CIF (рисунок 1).

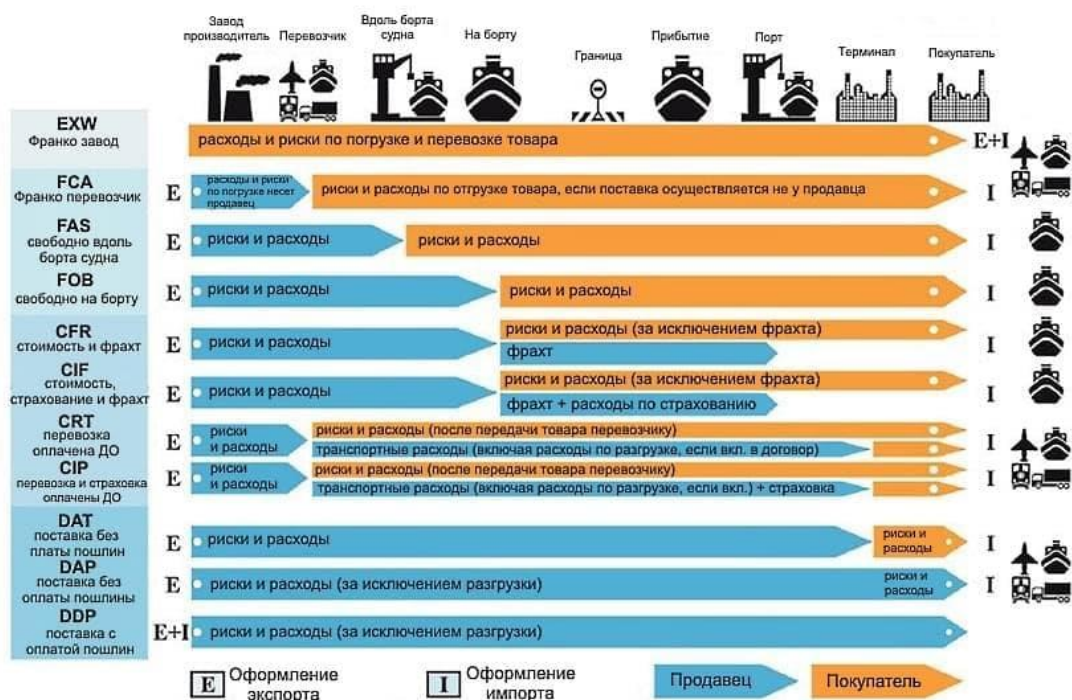


Рисунок 1 – ИНКОТЕРМС 2010

Вобранный термин ИНКОТЕРМС должен совпадать с товаром, способом перемещения, а также отображать дополнительные обязательства, которые стороны собираются взять, например, обязательство продавца или покупателя по организации перевозки или страхования. Пояснения к каждому термину содержат информацию, которая помогает определиться с выбором. Выбранный термин работает, только если стороны как можно точнее выбрали пункт или порт.

Правила ИНКОТЕРМС имеют очень важное значение для таможенного оформления. Дело в том, что именно исходя из содержания условий поставки таможенные органы определяют таможенную стоимость товара – то есть ту стоимость, исходя из которой будут исчисляться таможенные пошлины и налоги. Очень важным моментом в определении таможенной стоимости является цена доставки товара, так как согласно правилам, в цену товара включается и цена его доставки до границы ЕАЭС[29].

Члены Международной морской организации (ИМО) в 1965 г. приняли Конвенцию FAL. Конвенция вступила в силу 5 марта 1967 г., и на сегодняшний день в нее вносились 13 поправок (первая поправка была в 1969 г., а последняя

внеслась в 2009 г.). В настоящее время 115 из нынешних 171 члена ИМО присоединились к Конвенции FAL. Данная конвенция создана чтобы облегчить деятельность международного морского судоходства путем минимизации и упрощения формальностей, требований к документации и процедурам, которые связаны с прибытием в порт, а также со стоянкой и отправлением судов, задействованных в международных перевозках. С этой целью в Приложении к Конвенции перечислены стандарты и рекомендуемые практики, касающиеся формальностей, требований к документам и процедурам, которым необходимо следовать при заходе судов в порты, при их отправлении, и в отношении экипажей, пассажиров, багажа и грузов.

Разделом 2 данной конвенции устанавливаются документы по типовой форме, которые должны будут требовать государства при заходе судна в морской порт. Также в частях А, В, С и D содержится перечень сведений, которые должны содержаться в этих документах. Часть F отдельно устанавливает меры по облегчению процедуры таможенной очистки груза, а также, чтобы таможенная очистка и обработка груза происходила быстро, даются рекомендации по обеспечению организации работы порта[6].

Международная линейная перевозка оформляется коносаментом. В Брюссельской конвенции 1924 г. (была принята Международным морским комитетом, вступила в силу в 1931 г. под названием Гаагские правила) была предпринята первая попытка определения международного статуса коносамента. Эти правила являются одним из основных действующих источников единых норм, регламентирующих имущественные отношения в сфере торгового мореплавания[17, с. 171].

Ключевое место в Гаагских правилах занимают нормы об ответственности перевозчиков. Правила устанавливают обязательный минимум ответственности перевозчика, и в то же время защищают его интересы: предусматривая редкие случаи из правил в которых фигурируют вопросы об ответственности и перечисляются основания, которые освобождают судно и перевозчика от

ответственности. Гаагские правила носят диспозитивный характер и отличаются узкой сферой применения. Проблемы каботажа, чартера, погрузки, выгрузки остались вне сферы деятельности Конвенции[5].

В дальнейшем Гаагские правила 1924 г. были изменены Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. Был создан консолидированный текст Конвенции, называющийся Гаагско-Висбийские правила. Гаагско-Висбийские правила являются основным (по количеству подписавших стран) нормативных актов международного частного морского права. В 1998 г. Россия присоединилась к Гаагско-Висбийским правилам. Цель принятия Конвенции (Гаагско-Висбийских правил) – установление некоторых единообразных правил по использованию коносамента.

Чтобы морская перевозка груза регулировалась текстом Конвенции, она должна быть оформлена с применением коносамента. Это основное требование Правил. Форма коносамента Правилами не определена. Каждый перевозчик вправе выпускать свои проформы коносамента при условии, что их содержание не противоречит требованиям Конвенции[36].

Правила Международного морского комитета для электронных коносаментов 1990 г. Правилами устанавливается:

- возможность контрагентов в рамках установленного договорного обязательства совершать электронный обмен документами;
- равенство между электронными и бумажными документами (по договору сторон);
- соответствие обмена электронными данными техническим стандартам, установленными Правилами Организации Объединенных Наций по электронному обмену данными в сфере управления, торговли и транспорта.

Итак, таможенное оформление морских контейнерных перевозок имеет правовую специфику. В отличие от таможенного оформления других видов транспорта, оформление контейнеров и другие нужные для него документов (их

формы) регулируются не только нормами ТК ЕАЭС, но и международными конвенциями.

Документами, на основании которых происходит таможенное оформление, являются: таможенная декларация, ряд иных деклараций и коносамент. Коносамент – универсальный документ, потерпевший изменения, но нашедшие отражение в Конвенции по облегчению морского судоходства (1965 г.) и Гаагских правилах. Для морского транспорта также разработаны специальные правила, регулирующие условия поставки.

### 1.3 Проведение таможенного контроля при прибытии и убытие контейнеровозов в морские порты

Список нужных документов зависит от водного транспорта, а именно: для чего его используют, также учитываются регистровые вместимости, территория плавания и т.д. Документы – это обязательная вещь, которая должна находиться на борту, если же их нет, то это влечет за собой нарушение закона государства регистрации, а также международного закона. Вопрос с документами очень серьезные, так как если на судне нет хотя бы одного документа, то он не имеет права выйти из порта. Таким образом, все документы, требуемые на судах, несут определенную юридическую ценность.

Выше указанные документы должны обязательно храниться на судне и в момент отбытия из порта представиться инспектору портового контроля, а также работнику Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) при проведении мероприятий по контролю. Что касается международных рейсов, то они обязаны иметь на борту судна документы, предусмотренные международными договорами. Наличие таких документов проверяются инспекторами государственного портового контроля согласно меморандумам: Парижского, Токийского, Черноморского и т.д. Проверяющие инспекторы также руководствуются для проверки международными конвенциями.

Судно без документов не имеет права выйти из порта. Поэтому должны быть следующие документы (согласно требований морского законодательства РФ судна и назначения):

- свидетельство о разрешении перемещение в море под флагом своей страны;
- свидетельство, доказывающее право собственности судна;
- пассажирское свидетельство;
- мерительное свидетельство. Согласно «Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации» от 30 апреля 1999 номер 81-ФЗ «мерительное свидетельство – это документ, подтверждающий, что валовая и чистая вместимость судна определены в соответствии с требованиями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г». Мерительное свидетельство выдается без ограничения срока действия и не требует подтверждения на каждое судно, которое совершает международные рейсы;
- свидетельство о грузовой марке (или по-другому линия Плимсоля) – это отметка максимальной осадки, которая обозначается на обоих бортах водного транспорта в середине его длины (грузовая ватерлиния);
- свидетельство о недопустимости загрязнения мусором, нефтью, а также сточными водами;
- если на водном транспортном средстве имеется радиостанция, то необходимо иметь лицензию на ведение радиостанции, аудиожурнал;
- различные журналы. Например, санитарный, судовой, фиксирующий процедуры со сточными водами и мусором, машинный, журнал нефтяных взаимодействий;
- санитарное судовое свидетельство.

Это не все документы, которые должны присутствовать на борту судна. Список документов устанавливается по правилам органа, который контролирует техническое обеспечение морских судов. Причем, такая документация имеет свою силу только если представлена в оригинале, но также существуют и исключения. Например, свидетельство о праве собственности на судно и документа о

соответствии компании требованиям Международных заключений по безопасности, разрешается предоставлять в форме нотариально заверенной копией.

Сотрудники таможни должны иметь четкое представление об распознавательные характеристики морского транспорта, такие как:

– ИМО (специальный идентификационный номер). Такой номер присваивается при создании морского транспортного средства;

– флаг и определения страны морского судна;

– название транспортного судна, а также его тип;

– год и место создания;

– характеристика, например, мощность главных двигателей;

– размер судна (также и при осадке с максимальным грузом) и т.д.[32].

Согласно следующим документам:

– Конвенция FAL;

– Таможенному кодексу ЕАЭС;

– КТМ РФ

Должны быть сведения: «единая декларация, а также акт о судовых припасах, о перевозимом грузе, о вещах принадлежащих членам команды, кроме этого список пассажиров и судовая роль»[20].

Таможенное оформление морских судов и контейнеров имеет свою последовательность и сроки, отличные от таможенного оформления автотранспортного средства и перевозимого им груза. Процесс начинается с постановки судна (контейнеровоза) к причалу, а также сбора Комиссии по приходу. Таможенное оформление морских судов заграничного плавания осуществляется во всех местах прибытия кораблей, где есть таможенные посты или погранвойска. Таможенное оформление судна, а также их контроль происходит специальной комиссией. В ее составе обязательно присутствуют представители таможни, а также погранвойска, службы проводящие санитарно-карантинный контроль. Стоит отметить, что в отдельных случаях в комиссию входят сотрудники пожарной охраны. Данная комиссия постоянно связывается с администрацией порта.

Хочется отметить, что связь с портом должны держать также и капитаны судов (российских, иностранных). Так, например, чтобы транспортное средство вошло в порт, нужно сообщить о прибытии не позднее, чем за сутки.

Для перемещения контейнеров морским путем следует сообщить не менее за 24 часа до отправки товара на судно, а котором товары будут вывезены за границы таможенной территории Евразийского экономического союз;

Для вывоза насыпных грузов также устанавливается время сообщения об этом— не менее чем за 4 часа из порта государства-члена Евразийского экономического союза.

Стоянка водного транспорта оформлении таможенными и пограничными структурами, а также погрузочно-разгрузочных работа определяется властями порта с согласованием таможни и пункта пропуска погранвойск. Управление морского порта может изменить место стоянки только с предоставлением уведомления и получением разрешения от таможни и пункта пропуска. Таможенное оформление судов в портах осуществляется у причала или на рейде. По заявке капитана судна и согласованию ее с портовой администрацией, таможенный орган принимает решение о проведении таможенного оформления судов на рейде. Оформление морских судов происходит в постоянном режиме и определяется управлением порта и таможней, в соответствии с готовностью судна, пребывания его в порт, а также его отправление. На каждое иностранное водное транспортное средство в таможне создается дело, в котором регистрируются все действия[41].

Порядок действий до прихода судна выглядит следующим образом (рисунок 2).



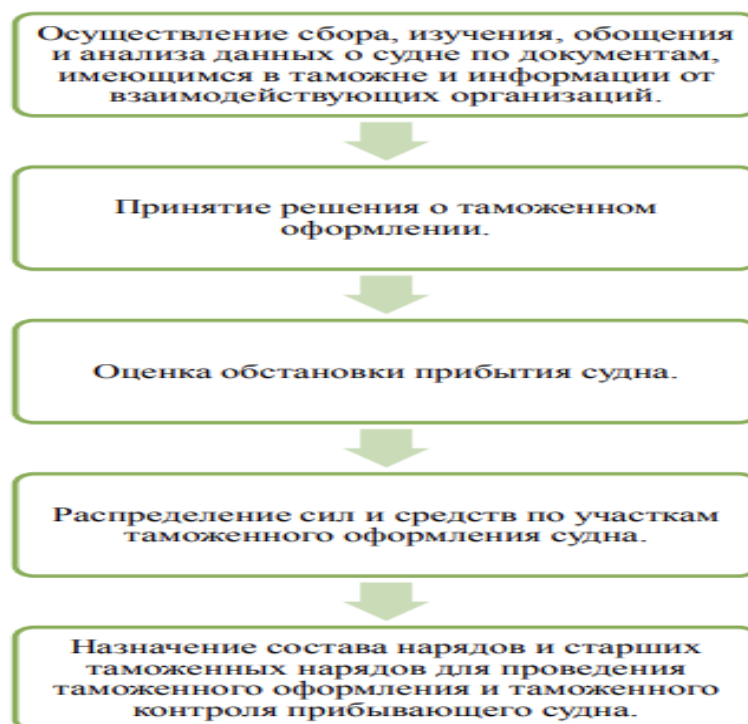


Рисунок 2 – Порядок действий таможенного органа до прихода морского судна в порт

Проведение всех этих операций занимает около 3 часов. Перемещение всех участников проведения контроля туда и обратно (таможенников, пограничников, а также санитарно-карантинного, ветеринарного контроля) осуществляется агентом или управлением порта.

После подготовки контейнеров к выгрузке, происходит передача капитаном документов (копий коносаментов) агенту линии. Согласно «Кодексу поведения морского агента Российской Федерации», принятым Общественным объединением «Ассоциация российских морских агентов»: «Морские агенты – это представители судовладельцев, осуществляющие изучение и разбор данных о водном транспорте по имеющимся на таможне сведениям от других взаимодействующих органов. Морские агенты помогают оценить состояние судна по прибытию. Защищают интересы команды судна, а также помогают выполнить действия транспортировочные операции:

- подготовить груз к отправке;

- оформить все необходимые бланки;
- нанять, если необходимо, дополнительную рабочую бригаду и т.д.».

Благодаря морскому агенту происходит контакт со всеми нужными структурами. Стоит отметить, что в каждом порту своя особенность услуги агента, а все потому что каждая таможня имеет свою специфику осуществления операций, а также действуют свои правила. Судовладельцы и капитаны очень часто не могут выполнить некоторые операции по обслуживанию транспортного средства по прибытии в порт, а все потому что это запрещено им делать. Поэтому помощь они могут получить у морских агентов.

При совершении агентских операций в торговом судоходстве одна сторона (принципал) дает задание независимой противоположной стороне на исполнение действий юридического и физического характера. Эти действия осуществляются от лица заказчика, но выполняемыми в данном порту от имени и действиями морского агента.

В основном судна обращаются за следующей помощью:

- декларирование судна;
- техобслуживание, ремонт;
- заказ причала и других технических средств, осуществление на него выгрузку и сдачу товара, также погрузку, укладки груза на борт судна и т.д.[39].
- осуществление оплаты сборов, пошлин от имени компании судна;
- доставка продовольственных товаров;
- оформление различных типов документов, манифестов, коносаментов и т.д.;
- составление таймшитов (документ составляется в портах. В нем происходит расчет времени грузовых операций в порту прибытия, учет всего затраченного времени);
- осведомление капитана судна о правилах и постановлениях, действующих на порту прибытия[14, с. 138];
- а также множество других услуг.

Перечень оказания услуг компанией многообразный. В договоре прописываются все услуги, которые нужны для заказчика[22, с. 85].

**Вывод по главе 1.** Как видим, особенности таможенного оформления морских контейнерных перевозок заключаются в количестве документов на груз и информации, которая подлежит обязательному указанию в них. Помимо документов и сведений, установленных ТК ЕАЭС, согласно нормам международного морского права, на судне должны быть оригиналы документов, в некоторых случаях допускаются заверенные нотариусом копии: свидетельство, доказывающее право собственности судна, мерительное свидетельство, о грузовой марке. А также должны быть на борту судовой и машинный журналы и т.д.

Немаловажными особенностями таможенного оформления морского груза являются его последовательность и сроки, а также необходимость уведомлять о своем прибытии не менее чем за 2 суток.

Таможенное оформление морских судов сопровождается рядом трудностей для таможенных органов: затрачивается большее количество времени на контроль груза, в его проверке участвует много должностных лиц и представителей других государственных служб, мало комфортная доставка на судно.

Еще одной важной частью таможенного оформления в морском порту является судовой агент, на которого возлагаются обязанности по проведению ряда дополнительных мероприятий для судна и груза и непосредственно таможенное оформление.

## 2 АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ ТАМОЖНИ

### 2.1 Характеристика объекта исследования: Владивостокская таможня

Рассматривая особенности Дальневосточного региона и функционирования Владивостокской таможни нельзя не отметить влияние специфики региона на функционирование внутренних механизмов таможенной службы.

Исходя из этого, саммит Азиатского-Тихоокеанского экономического сотрудничества, прошедший в сентябре 2012 г., положил начало плана ускоренного развития региона. Согласно Указу Президента РФ от 13 декабря 2018 г. город Владивосток официально становится столицей Дальневосточного федерального округа, заменяя тем самым Хабаровск.

Согласно плану ускоренного развития региона, акцент делается на идею, которая выдвигает на первый план увеличение производства и инвестиционную привлекательность Приморья, а также внедряет такое понятие как территория опережающего развития.

На территории Приморского края согласно плану развития с 26 октября 2017 г. перемещение грузов по транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2», проводится исходя из новой транзитной схемы. Согласно чему, товары осуществляют свое экспортное таможенное оформление на морских пунктах пропуска Владивостока.

Если при таможенном оформлении транзитного груза правонарушений не выявлено, то продолжительность пропуска через таможенную границу занимает не более часа.

Расположение морских портов Владивостока в месте пересечения транспортных логистических путей позволяет проводить развитие данного направления. В рамках которого необходимо:

- обеспечить сплоченность в функционировании федеральных подведомств Министерства транспорта и подразделений Дальневосточных железных дорог;
- создать наилучшие условия для осуществления обработки грузов, разработать новые системы коммуникации между участниками процессов и обеспечить создание удобного механизма информационного взаимодействия;
- создать возможность для проведения морских комбинированных и интермодальных перевозок;
- общее развитие и проведение модернизации инфраструктуры морских портов и складов на территории которых осуществляются транспортировочно-логистические действия.

Принятие Федерального закона № 212 «О свободном порте Владивосток» (далее – ФЗ № 212) предопределило дальнейшие векторы развития портовой деятельности Владивостока.

Функционирование и дальнейшее развитие региона проводится согласно с программой «Экономического и социального развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года», в соответствии с чем планируется повысить инвестиционную привлекательность региона с использованием средств таможенных, налоговых и иных преференций, для улучшения жизни бизнеса и населения региона, что должно значительно увеличить качество жизни граждан.

Действие закона №212-ФЗ, хоть и носит название «свободного порта Владивосток» определило не только различные стороны в функционировании порта Владивосток, но также распространяется и на морские порты Хабаровского, Камчатского края и Чукотского автономного округа.

Беря во внимание все вышесказанное, а также осознавая весомость региона в экономических и международных взаимосвязях с АТР и высокими показателями работы проводимой таможенными органами, вопросы о проведении таможенного контроля, считаю наиболее актуальными.

Состав Дальневосточного таможенного управления состоит из, 64 постов и 9 таможен:

- «Дальневосточная оперативная таможня;
- Дальневосточная электронная таможня;
- Бурятская таможня;
- Владивостокская таможня;
- Находкинская таможня;
- Сахалинская;
- Уссурийская;
- Хабаровская;
- Читинская».

В Владивостокскую таможню входят:

- «таможенный пост Аэропорт Владивосток;
- почтовый таможенный пост;
- Владивостокский таможенный пост (центр электронного декларирования);
- Морской порт Владивосток (торговый порт);
- Первомайский таможенный пост (рыбный порт);
- Морской порт Зарубино;
- Морской порт Славянка».

Таможня работает в соответствии с Приказом ФТС России от 31.05.2018 г. № 833 (ред. от 06.02.2019 г.) «Об утверждении Общего положения о таможне».

Начальником таможни является «генерал – майор таможенной службы Ануфриев Олег Борисович, а его заместителями:

- подполковник таможенной службы Пономарев Константин Викторович – и.о. первого заместителя начальника таможни (таможенный контроль);
- полковник таможенной службы Запорожан Наталья Анатольевна – заместителя начальника таможни (по экономической деятельности);
- подполковник таможенной службы Мовчан Александр Александрович – заместитель начальника таможни (по правоохранительной деятельности);

– полковник таможенной службы Кравченко Василий Валентинович – заместитель начальника таможни (по работе с кадрами).

– полковник таможенной службы Кучерук Алексей Николаевич – заместитель начальника таможни (по тыловому обеспечению)»[46].

Далее следует обратить внимание на показатели работы Владивостокской таможни.

«Товарооборот в регионе деятельности Владивостокской таможни в 2020 году достиг 22,8 млрд долларов США, что больше на 8,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого 2019 года. Увеличился грузооборот товаров на 29% и составил 13 млн тонн.

Декларационный массив вырос по сравнению с 2019 годом на 16% и составил 309 678 деклараций. В автоматическом режиме зарегистрировано более 256 тысяч деклараций, рост на 90% по сравнению с прошлым годом. Автоматически выпущено более 46 тысяч деклараций, больше в два раза по сравнению с прошлым годом»[42].

В 2020 году количество участниками ВЭД составило 15 765, если рассматривать данный показатель годом ранее, то рост составит 23,4 %. Главными участниками торговли стали страны АТЭС (рисунок 3-б).

### Торговые партнеры по импорту в %



Рисунок 3 – Основные торговые партнеры региона

### Товарная структура импорта в %



Рисунок 4 – Товарная структура региона, по импорту

### Стоимостной объем экспорта в %



Рисунок 5 – Общий стоимостной объем экспорта региона



## Товарная структура экспорта в %

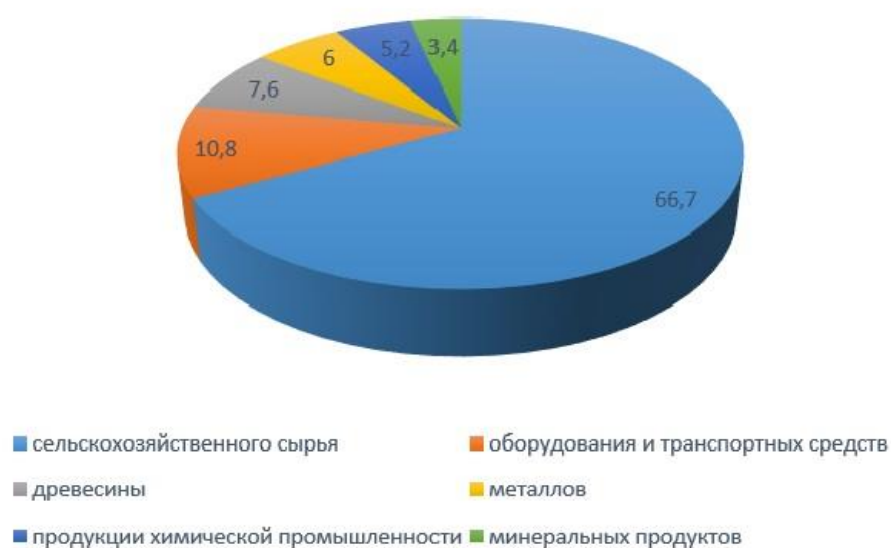


Рисунок 6 – Товарная структура региона, по экспорту

Отчисления, произведенные по итогам 2020 года, которые Владивостокская таможня перечислила в федеральный бюджет составили 332 млрд. руб., если сравнивать данный показатель перечислений в бюджет с годом ранее, то рост составит более чем в полтора раза. Исходя из таких высоких показателей, по итогам 2020 года Владивостокская таможня, заняла первое место среди всех ДВТУ[42].

За 2020 г. таможней было выпущено 309 678 ДТ, по данному показателю если брать в расчет результаты годом ранее, рост составил 16 % (260 130ДТ).

Такой значительный рост объемов ДТ, связан в большей степени с увеличением в данном регионе общего количества участников ВЭД. В 2019 г. их было порядка 12 076, за 2020 г. же их количество превысило 15 765, по итогам же можно сказать что рост составил 23,4 %. Также за аналогичный короткий период выросло и количество зарегистрированных организаций осуществляющих, как экспорт, так и импорт товаров, средний рост количества организаций составил 21 %.

Товарооборот за 2020 г. по сравнению с 2019 г. увеличился на 8,5 % и составил более 22,8 млрд. долл. США. Вслед за тенденцией по увеличению количества ДТ, также вырос и грузооборот товаров на 29 % и составил 13 млн тонн.

В электронной форме доля экспортных ДТ, выпущенных в автоматическом режиме за 2020 г. составила 98% (в аналогичном периоде 2019 г. – 91,27%).

Федеральная таможенная служба, активно продвигает Владивостокскую таможню в качестве площадки для экспериментов, не раз именно она применялась в качестве зоны по проведению тестирования пилотных решений — это связано как с гибкостью данной таможенной службы, так и с планами экономического развития региона.

Применение технологии удаленного выпуска ДТ в 2020 г. происходило в отношении 151 442 ДТ. Исходя из общего количества в качестве непосредственного органа декларирования Владивостокская таможня выступала у 137 738 ДТ. В роли внешних таможенных органов в качестве 13 704 ДТ. Для сравнения данных за временной период с 2019 по 2020 г. можно обратиться к (таблица 1).

Таблица 1 – Количество удаленно выпущенных ДТ за 2019 г. – 2020 г.

Владивостокская таможня	ДТ	
	2020 г.	2019 г.
Таможенный орган декларирования	137 738	118 396
Таможенный орган фактического местонахождения товара	13 704	8 458
Итого:	151 442	126 854

Источник: официальный сайт таможенной службы Дальневосточного таможенного управления.

Далее представлен разрез таможенных органов декларирования и количество ДТ фактическим органом декларирования которых являлась Владивостокская таможня (таблица 2).

Таблица 2 – Количество ДТ в разрезе таможенных органов декларирования и фактического нахождения товара за 2020 г. – 2019 г.

Таможенный орган декларирования	Таможенный орган фактического местонахождения товара	Количество ДТ	
		2020 г.	2019 г.
МОТ	Владивостокская таможня	6 108	3 310
ДВТУ	Владивостокская таможня	3 290	1 922
СЗТУ	Владивостокская таможня	1 966	1 718
СТУ	Владивостокская таможня	1 090	981
СКТУ	Владивостокская таможня	462	274
УТУ	Владивостокская таможня	330	138
ЦЭТ	Владивостокская таможня	212	80
ЦТУ	Владивостокская таможня	117	23
ЦАТ	Владивостокская таможня	75	
ПТУ	Владивостокская таможня	54	12
Всего:		13 704	8 458

Источник: официальный сайт таможенной службы Дальневосточного таможенного управления.

В регионе деятельности ДВТУ электронное декларирование товаров осуществляют два Центра электронного декларирования (ЦЭД):

- Дальневосточный (ЦЭД) осуществляет сбор декларационного массива по всем видам транспорта, кроме морского.
- Владивостокский (ЦЭД) осуществляет сбор декларационного массива с товаров перемещаемых морским транспортом.

За 2019 г. должностными лицами Владивостокского (ЦЭД) было оформлено более 250 000 деклараций на товары. Автоматически зарегистрировано 124 000 ДТ, а автоматически выпущено более 20 000 ДТ, 90% всех оформляемых деклараций

на морском транспорте приходится на Владивостокский (ЦЭД)[45]. Показатели авторегистрации при экспорте составили 82 %, при импорте 80 %.

С 16 июня 2020 г. запустил свои мощности Дальневосточный (ЦЭД), с начала работы было оформлено более 50 000 ДТ, 60 % из которых экспортные и 40 % соответственно импортные[40].

В доходную часть бюджета Владивостокская таможня за 2020 г. принесла 332 593, 95 млн. руб[43] (110,86% от плановой нормы, и на 12,4% ( 41 310, 44 млн.руб.) больше, чем за 2019 г. ( 291 283, 51 млн.руб.)[44].

Такой значительный рост в объеме доходности таможенных платежей, связан с увеличением деловой активности в регионе Владивостокской таможни, в том числе и с ростом количества объемов декларирования продукции представителями крупного производства, занимающего рынок России: ООО «Мазда Мотор Мануфэкчуриг Рус», ООО «Комацу СНГ», ООО «Тойота Мотор», ООО «Атлас», ООО «Кари» и др.

Исходя из выше изложенного можно сделать вывод, что Владивосток обладает рядом преимуществ, к ним можно отнести географическое местоположение, близость со странами экономическими партнерами АТЭС, наличие приграничной инфраструктуры, свободный выход в море и развитые международные логистические коридоры, а также наличие средств информационного взаимодействия.

Прошедший саммит АТЭС в 2012 г., и созданная в рамках его проведения инфраструктура дает возможность позиционировать г. Владивосток как центр международного сотрудничества между Россией и АТР. Регулярные мероприятия международного уровня, проводимые во Владивостоке, повышают статус не только самого города, но и всего Дальнего Востока, как в глазах международных партнеров, так и внутри страны.

Задача же которая предстает перед таможенной службой, состоит в поддержке, и регулировании внешнеторгового оборота, и защите экономических интересов государства.

Особенности и специфика функционирования, накладывают на таможенные органы ряд обязательств, необходимых к осуществлению с целью дальнейшего развития региона.

2.2 Анализ проблем, возникающих при проведении таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни

Для реализации качественного, взаимовыгодного и наиболее привлекательного для всех сторон международного сотрудничества, необходимо уделить отдельное внимание доработке проблемных вопросов, встречающихся в практике осуществления таможенного контроля в пунктах пропуска. Особенно данный вопрос важен для морских пунктов пропуска, так как при реализации такого сложного механизма, как таможенный контроль, обеспечить отлаженность действий между субъектами представляется довольно сложным мероприятием.

Обособленность каждого из субъектов представляет с собой, один из факторов, мешающих проведению быстрых, качественных таможенных проверок, что сказывается на общем негативном итоге такого опыта, как для иностранных лиц осуществляющих коммерческую деятельность в России, так и для уполномоченных должностных лиц.

Основные группы проблем, при проведении таможенного контроля:

- правовая (заключается в необходимости доработки нормативно правовой базы и необходимостью внесения изменений в действующие документы, решения);
- информационная (заключается в необходимости обеспечения информационного обмена между всеми субъектами, задействованными при совершении операций в порту);
- инфраструктурная (заключается в необходимости модернизации инфраструктуры Владивостокской таможни, и портово-логистического комплекса объекта);

- информационно-технологическая (заключается в необходимости обеспечения стабильного функционирования программных средств контроля);
- организационные (заключаются в необходимости заинтересованному лицу, осуществлять ряд мероприятий, необходимых для проведения контрольных действий в отношении товара и судна).

Вышеперечисленные проблемы имеют место быть и связаны в большей степени с необходимостью, нагонять технологический прогресс и внедрять новые направления и возможности в работе таможенных органов чтобы соответствовать времени. Также необходимо отметить что данные проблемы тесно взаимосвязаны и рассматривать их необходимо комплексно.

Для организационной группы проблем, характерно наличие большого количества участников перевозочного процесса, в них входят: морские агенты, перевозчики, администрация портов, ГКО, СВХ.

Все ранее указанные участники перевозочного процесса, осуществляющие деятельность в морском порту, взаимодействуют между собой в рамках информационного портала КПС «Морской порт».

Далее с целью понимания сложившейся ситуации, необходимо ознакомиться со статистическими данными портала о количестве его участников (таблица 3).

Таблица 3 – Количество и распределение ролей участников Портала

Наименование роли	Количество
Администрация порта	612
Ветнадзор	471
Заинтересованное лицо	39
Инспектор ОСТП	2136
Мониторинг	1174
Оператор морского терминала	578

Наименование роли	Количество
Представитель перевозчика	4213
Росавтодор	40
Роспотребнадзор	218
Сотрудник ФСБ России	2094
Фитосаннадзор	323
Всего:	11 898

Источник: официальный сайт КПС «Портал «Морской порт»».

Исходя из представленных в данной таблице данных можно выделить следующие группы ролей:

- государственные контролирующие органы;
- администрация морских портов;
- представители морских перевозчиков;
- участники ВЭД.

Реализованная в рамках данной системы структура, позволяет участникам контролирующих органов в зависимости от компетенции, выполнять свои функции и иметь доступ к информации о участнике ВЭД, только в рамках своей роли.

Несмотря на то что для взаимодействия существует КПС «Портал «Морской порт», допускаются так же иные системы взаимодействия между таможенными органами и ГКО, так передача информации может осуществляться как в формализованном виде (если электронное взаимодействие невозможно), так и с помощью других систем взаимодействия. Необходимость возможного дублирования информации в другие средства электронного взаимодействия говорит о неготовности ведомства обеспечить на должном уровне межведомственное взаимодействие. В связи с чем затрудняется проведение

каждого из видов государственного контроля, падает оперативность донесения до должностных лиц ведомств необходимой информации, для выполнения своих функций и обязанностей.

Работа с комплексом программных средств «Портал «Морской порт», проводится согласно Распоряжению Правительства РФ от 19.09.2016 г. № 1981 –р.

Исходя из содержания распоряжения работа, проводимая должностными лицами в рамках исполнения своих обязанностей должна осуществляться преимущественно с помощью Портала, однако данное требование не отражает ситуацию в действительности, а администрацией портов и иными ГКО не соблюдается и зачастую происходит с использованием собственных систем.

Произвести качественное межведомственное взаимодействие в сегодняшних реалиях проблематично не только в плане обеспечения обмена информацией между двумя и более ведомствами, но и при осуществлении фактического контроля в морских портах. Так, например, при проведении фактического контроля в морском порту Владивостока, присутствуют должностные лица лишь двух ведомств, таможенных и санитарно-карантинных.

Данное сокращение количества задействованных лиц, обусловлено тем что территория порта Владивосток, еще с 2016 г. выступает для ФТС России в качестве площадки по внедрению экспериментальных разработок по наделению таможенных органов полномочиями по осуществлению ветеринарных, карантинных и иных видов контроля в полном объеме:

– «в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, государственный контроль в отношении подкарантинной продукции осуществляется таможенными органами в полном объеме действий.»;

– «государственный ветеринарный надзор осуществляется «...» таможенными органами «...» в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, – в отношении подконтрольных товаров в полном объеме действий по осуществлению государственного ветеринарного надзора.»;



– «санитарно-карантинный контроль осуществляется «...» таможенными органами «...» в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, – в отношении подконтрольных товаров и транспортных средств в полном объеме действий по осуществлению санитарно-карантинного контроля»[3].

Реализация нестандартных задач, с которыми сталкиваются должностные лица при совершении таможенных операций в отношении проводимого контроля товаров, создает необходимость в осуществлении оперативного анализа и обработки документов и сведений, предоставляемых в отношении судна и товара, перемещаемого на нем. Данная необходимость в быстром принятии решения на основании рассмотренных сведений, накладывает на должностное лицо задачу, как можно в более быстрый срок осуществить проверку. В рамках данной ситуации решение, позволяющее заметно снизить нагрузку и ускорить процесс обработки сведений может предоставить подача участником ВЭД предварительной информации в таможенные органы порта.

Исходя из выше изложенного можно сделать вывод что проблема непредставления, предварительной информации напрямую сказывается на работе должностных лиц при осуществлении как таможенного контроля в порту, так и при рассмотрении пакетов документов. Беря данные аспекты во внимание можно сказать что данная проблема относится как к организационной, информационной так и к технологической.

С целью получения положительного отклика от внесенных изменений в предоставлении ПИ, требуется выработать ряд профилактических действий с целью решения выявленных проблем, таких как:

– при таможенном оформлении ПИ в отношении большого количества контейнеров, зачастую таможенные органы сталкиваются с проблемой, что перевозчик осуществляющий непосредственное перемещение товаров, отказывается брать на себя ответственность в связи с неполнотой имеющихся у

него сведений в отношении груза. Особенно данная проблема заметна, когда количество таких контейнеров превышает несколько тысяч.

- в связи с тем, что бывают случаи, когда при перемещении товаров из пункта А (загрузка) в пункт Б (разгрузка) находящихся в непосредственной близости друг от друга, перевозчики сталкиваются с проблемой отсутствия необходимого временного промежутка для формирования и подачи ПИ;

- товары доставляются в адрес физических лиц, которые, в случае разовой поставки, не заинтересованы в предоставлении ПИ;

- Также существует проблема с представлением ПИ в отношении товаров, перевозка которых осуществляется для физических лиц.

Далее будут рассмотрены показатели доли ПИ при прибытии судна в привязке к коносаменту исходя из их общего количества.

Таблица 4 – Доля предварительной информации о товарах в ДВТУ за 2019 г.

№	Наименование таможенного органа	Количество оформленных судовых дел при прибытии	Количество коносаментов	Количество привязанной ПИ в объеме оформленных дел при прибытии	Процент привязанной ПИ
1	Первомайский	300	13948	3136	22,48%
2	Морской порт Владивосток	287	58618	14649	24,99%
3	Морской порт Зарубино	134	182	182	17,03%
4	Морской порт Славянка	55	100	83	83,00%

Продолжение таблицы 4

№	Наименование таможенного органа	Количество оформленных судовых дел при прибытии	Количество коносаментов	Количество привязанной ПИ в объеме оформленных дел при прибытии	Процент привязанной ПИ
5	Де-Кастринский	35	0	0	0,00%
6	Советско-Гаванский	5	4	3	75,00%
7	Морской порт Ванино	139	15	9	60,00%
8	Морской порт Петропавловск-Камчатский	45	71	28	39,44%
9	Северо-Курильский	15	61	1	1,64%
10	Корсаковский	92	1514	282	18,63%
11	Холмский	92	1514	282	41,28%
12	Южно-Курильский	111	13	45	0,00%
13	Ольгинский	15	0	0	0,00%

№	Наименование таможенного органа	Количество оформленных судовых дел при прибытии	Количество коносаментов	Количество привязанной ПИ в объеме оформленных дел при прибытии	Процент привязанной ПИ
14	Морской порт Пластун	40	32	0	0,00%
15	Морской порт Восточный	263	8518	2818	33,08%
16	Морской порт Находка	425	773	501	64,81%
Итого:		2008	83958	21586	25,71%

Источник: официальный сайт таможенной службы Дальневосточного таможенного управления.

С более исчерпывающим вариантом таблицы, можно ознакомиться в Приложении, таблице 1.

Основываясь на показателях, продемонстрированных в таблице 4, можно сказать что система обязательного ПИ показывает значительно более низкие результаты чем ожидалось, это относится как к общему среднему показателю, так и при рассмотрении отдельно взятых видов государственного контроля.

Также необходимо отметить что принятие решения о обязательном ПИ при перемещении товаров морским транспортом, вызовет значительные трудности у перевозчиков и потребует проведение ряда дополнительных мероприятий по решению технологических проблем.

При заходе морского судна, должностному лицу в КПС «Портал «Морской порт», в электронном виде приходит «Уведомление» о прибытии судна.

После обработки запроса, и проведения анализа СУР, выносится решение о принятии участия в инспекционной комиссии или же о отсутствии необходимости его проведения (рисунок 7).

Список коносаментов

Список ПДС / ПДС — STAR BONAIRE (прибытие) / Список коносаментов

Название судна	Тип судна	Флаг (страна)	Направление	Порт прибытия/убытия	Количество коносаментов	Общий вес брутто
STAR BONAIRE	CARGO SHIP	НИДЕРЛАНДЫ	Прибытие	ROTTERDAMKALININGRAD	4	2535915

Строка поиска:  Контроль ГКО:  Статус:   Связан с ПИТ

отметить все  снять выделение

	№ коносамента	Отправитель	Описание груза	Класс опасности	Запрет на ввоз/вывоз	Статус	Возможен контроль ГКО	Статус ГКО	Вес
<input type="checkbox"/>	ROT/KAL-01	SC RAW MATERIALS B.V. НИДЕРЛАНДЫ	REFINED PALM OIL		Нет			ВК Подконтрольность не установлена КФК Подконтрольность не установлена СКК Подконтрольность не установлена	2008712
<input type="checkbox"/>	ROT/KAL-02	SC RAW MATERIALS B.V. НИДЕРЛАНДЫ	REFINED PALMOLEIN		Нет			СКК Подконтрольность не установлена КФК Подконтрольность не установлена ВК Подконтрольность не установлена СКК Подконтрольность не установлена	180703
<input type="checkbox"/>	ROT/KAL-03	SC RAW MATERIALS B.V. НИДЕРЛАНДЫ	REFINED PALMKERNELOIL		Нет			КФК Подконтрольность не установлена ВК Подконтрольность не установлена СКК Подконтрольность не установлена	205197

Рисунок 7 – Список документов в ПДС, открыта декларация о грузе

Если же для принятия решения должностному лицу недостаточно представленной предварительной информации, или же она не привязана к коносаменту, то необходимость в принятии решения о привлечении иных ГКО и составления для них уведомления представляется невозможным (рисунок 8).

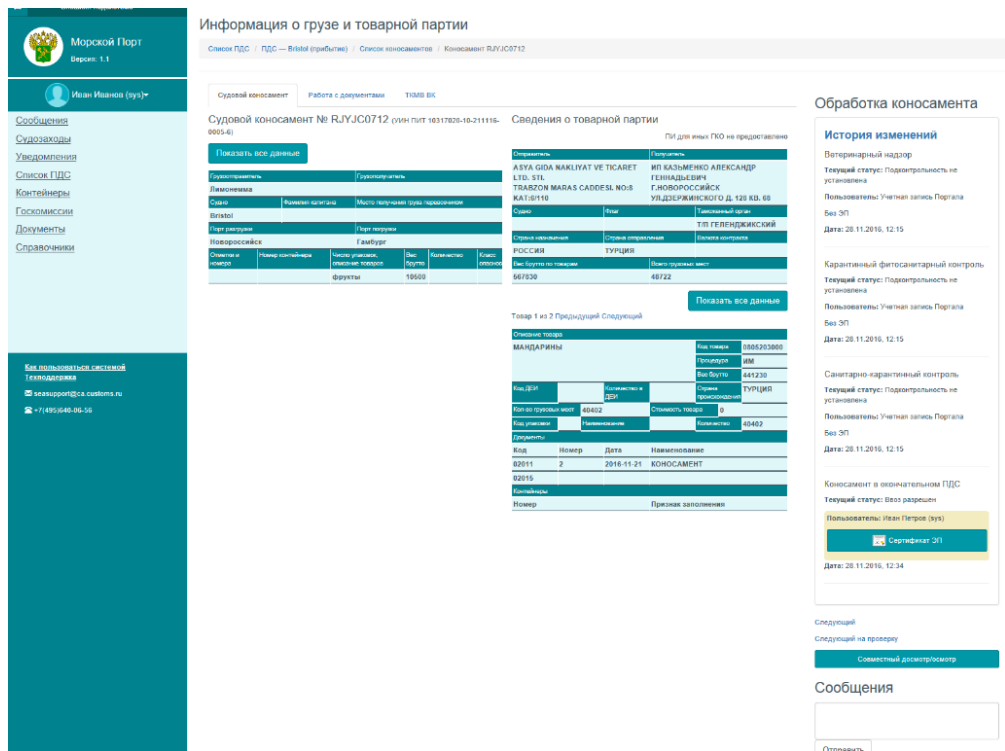


Рисунок 8 – Список коносаментов в пакете ПДС

Вынесение решения о назначении места проведения таможенных операций в отношении грузов и судна, принимается должностным лицом исходя из полноты представленных документов и сведений, а также о вынесенном решении необходимо уведомить администрацию порта прибытия.

При рассмотрении практической стороны вопроса, было замечено, что зачастую контролем за судами занимается непосредственно администрация порта, которая в рамках реализации межведомственного взаимодействия, функцию по уведомлению таможенных органов осуществляет в ненадлежащем виде, а именно предоставляет недостоверную информацию в отношении судов прибывающих или убывающих с территории порта, в отношении которых нет необходимости в проведении контрольных действий.

Представители бизнеса и перевозчиков указывают на то что функционирование Портала не соответствует надлежащему уровню и в своей деятельности они часто сталкиваются с проблемами в работоспособности программных средств таможенных органов и сетуют о неудовлетворительной удобности организации самого функционала портала.

Сбои, с которыми наиболее часто сталкиваются перевозчики можно отнести к техническим и сводятся к таким моментам как, портал отказывается принимать к подаче ПИ в составе ПДС и может на протяжении длительного времени осуществлять синхронизации данных по пакетам документов, также бывают случаи, когда ранее представленные документы пропадают из системы (не отображаются), на решение данных сбоев у подведомств может уходить до суток.

Из всего выше изложенного можно выделить что с целью повышения удобства пользования и стабильности работы Портала, необходимо приложить значительные усилия, по устранению технологических проблем в информационной системе таможенных органов.

В рамках реализации внутриведомственной проверки Владивостокской таможни с целью контроля за соблюдением норм оформления прибытия, убытия судов в КПС «Портале «Морской порт» были обнаружены нарушения:

- несвоевременная регистрация уведомлений о прибытии (убытии) судов;
- отсутствие фиксации в Портале информации о принятии (непринятии) участия в государственной комиссии на борту судна;
- отсутствие предварительных ПДС в судовых делах;
- не отображение в Портале статуса ДТ «отозвано» (при запросе декларации из баз данных ЕАИС).

Также можно выделить что при проведении таможенных операций и таможенном контроле контейнеров, направляющихся к нескольким получателям, также в несколько раз возрастает и необходимость в проведении таможенных операций, из чего складывается что обработка одного такого контейнера значительно увеличивает необходимые к использованию ресурсы в единицу времени – что в свою очередь накладывает негативный эффект на оперативность работы таможенной службы и может привести к снижению эффективности. Необходимо также подчеркнуть, что зачастую перевозчики таких товаров, не являются их непосредственными отправителя и не обладают всей необходимой информацией.

Недостаток сведений или же внесение недостоверной информации при подаче ПИ, может сказать, как на результате вынесенного решения, так и спровоцировать использование в отношении декларируемого товара СУР, что непременно скажется на количестве потраченных декларантом временных и денежных ресурсов.

С другой стороны, каждое проведение в отношении таких судов фактического контроля, оказывается проблемным так как в отличии от других видов транспорта, морской, значительно ограничивает должностных лиц в применении технических средств что создает определенное неудобство в проведении контроля и значительно увеличивает необходимое на его проведение время.

В связи с этим следует также разобраться группу инфраструктурных проблем.

С повсеместным развитием морских логистических направлений, в международных грузоперевозках стали использоваться все более объемные и вместительные суда. Что закономерно привело к проблеме с величиной осадки морских судов и недостаточностью глубины ранее используемых морских бухт, это привело к тому что совершение таможенных и грузовых операций в отношении таких судов необходимо проводить на открытых рейдах в дали от берега и доставлять товары в порт по частям. Для участников ВЭД и таможенных органов данная проблема приводит к повышению издержек и рисков в отношении груза.

При рассмотрении организации работы Владивостокской таможни, необходимо отметить что территориальные подразделения раздроблены и находятся на значительном отдалении друг от друга.

Здание администрации Владивостокской таможни находится по адресу ул. Посьетская, д. 21а, работу в нем осуществляют руководящие лица таможни, и отделы таможенных платежей, контроля таможенной стоимости и документационного обеспечения.

Главной отличительной чертой данного здания является то что оно единственное из всего имеющегося у Владивостокской таможни недвижимого имущества находится в государственной собственности.



В здании морского порта Владивосток по адресу ул. Нижнепортовая, д. 1, осуществляют свою деятельности отделы тылового обеспечения, таможенных процедур и отделы таможенного контроля.

Отделы товарной номенклатуры и происхождения товаров, торговых ограничений и экспортного контроля располагаются в здании по адресу ул. Стрельникова, д. 9, где также располагаются ряд частных компаний.

Такой значительный разброс в местоположении таможенных органов значительно затрудняет коммуникацию, снижает эффективность доведения до должностных лиц распоряжений руководства таможенного органа.

Подводя итог можно сказать что, исходя из ранее проведенного анализа и выявленных проблемных аспектов в деятельности Владивостокской таможни, основной целью в ближайшей перспективе для руководителей данного таможенного органа и ФТС России, должны стать вопросы по общей модернизации таможенного контроля, осуществляемого в морских портах, а именно необходимо произвести отладку механизмов взаимодействия с ГКО, наладить информационный обмен и решить технологические проблемы. Перечень данных проблемных аспектов представляет из себя, задачи необходимые к реализации таможенными органами с целью дальнейшего построения в регионе благоприятной среды для осуществления внешнеэкономической деятельности.

### 2.3 Оценка и перспективы развития таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни

Расширение Евразийского экономического союза (ЕАЭС), переход отечественной экономики от сырьевой к высокотехнологичной промышленной модели требует совершенствования системы государственного контроля.

Для создания благоприятного инвестиционного климата в России необходимо усилить государственный контроль на пунктах пропуска. Одним из направлений может служить упрощение перемещения товаров и транспортных средств через

таможенную границу ЕАЭС. Выполнение этой задачи очень важно для морских контрольных постов, так как там происходит наиболее тесное взаимодействие между субъектами при перевозке грузов морским транспортом[12].

Специфика задач, стоящих перед таможенными органами при совершении таможенных операций и проведении контроля, обязывает сотрудников таможни в кратчайшие сроки проанализировать и обработать огромный пакет документов и информации о морском судне и перевозимом на нем грузе.

Учитывая, что технологические процессы обработки грузов в порту отличаются необходимостью привлечения огромного количества дополнительных ресурсов, то необходимо разработать единый подход, позволяющий оптимизировать взаимодействие между ГКО и участниками перевозки(рисунок 9).

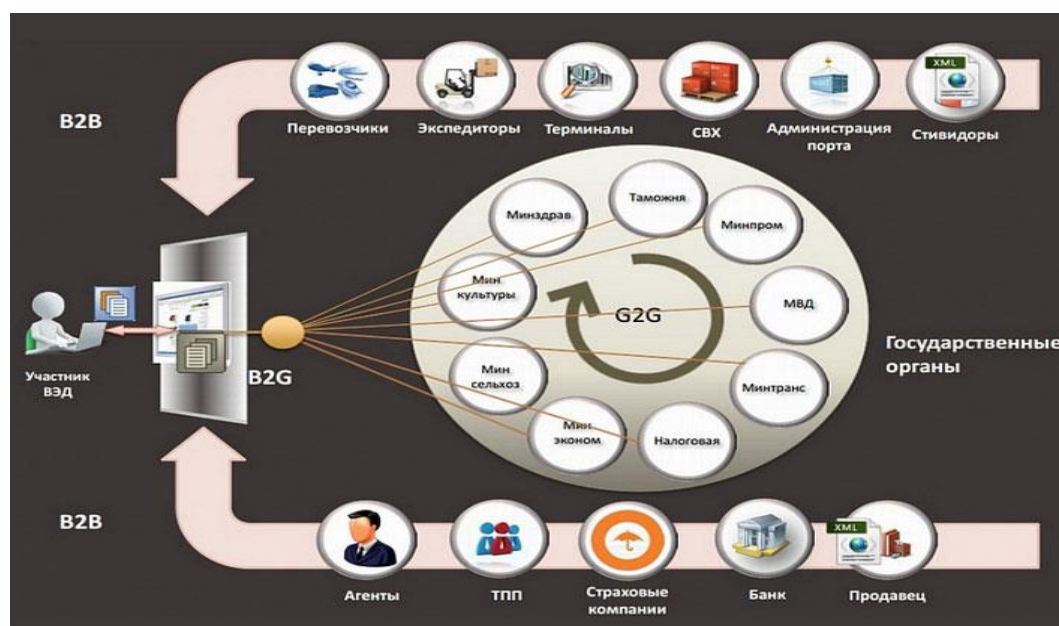


Рисунок 9 – Наглядное отображение функционирования единого окна

Внесенные в дорожную карту изменения направлены на улучшение транспортной ситуации в морских портах с целью ускорения в них грузооборота. В пунктах 19, 30, 31 дорожной карты разработан план действий по оптимизации процедур, связанных с поиском грузов в морских портах. Основные виды деятельности включают:

– использование механизма «единого окна» для государственных контрольных органов (это механизм взаимодействия между государственными органами, регулирующими внешнеэкономическую деятельность, и участниками внешнеэкономической деятельности, который позволяет участникам внешнеэкономической деятельности однократно представлять документы в стандартизованном виде через единый пропускной канал для последующего использования заинтересованными государственными органами);

– определение список документов и информации, которые должны быть предоставлены в соответствии с международными стандартами (единообразие документов, которые нужны для осуществления государственного контроля, полученных участниками внешнеэкономической деятельности в контексте использования документов и информации, уже предоставленных их ранее);

– слияние информационных систем государственных контрольных органов;

– внедрение базы предварительной информационной, обработка представленной информации и принятие на ее основе результат в отношении товаров;

– исключение из требования о принудительной доставке судовладельцами представителей органов государственного контроля на судно и с судна;

– исключение требования об обязательной доставке судовладельцами представителей государственных контрольных органов на судно и обратно;

– обеспечение применения возможности принятия государственными контрольными органами решений до завершения операций, связанных со швартовкой судна при прибытии его в порт[4];

– решения о разрешении судну начинать выгрузку товаров.

Введение особого статуса на территории Приморского края для Свободного порта Владивосток с 1 октября 2016 года. Это позволило таможенным органам взять на себя полную ответственность за выполнение мероприятий по проведению следующих видов контролей: ветеринарного, санитарно-карантинного, фитосанитарного касательно товаров и транспортных средств.

В России передача контрольно-надзорных операций, которые раньше осуществляли Россельхознадзора и Роспотребнадзора, происходит в первые.

Полная реализация контроля единой государственной службой – таможенными органами позволила устранить ненужные административные барьеры касающегося бизнеса и внести корректировки в схему государственного контроля на пропускных пунктах. Согласно с положениями Федерального закона статья 22 «О свободном порту Владивосток» в пунктах пропуска осуществление таможенного и иных видов контроля обеспечивается за счет реализации единого информационного пространства с элементами «единого окна».

Средой реализации разработанной модели «единого окна» для морских пунктов пропуска свободного порта Владивосток, стал комплекс программных средств «Портал взаимодействия государственных контрольных органов и заинтересованных лиц в процессе оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска» (КПС «Портал Морской порт») (рисунок 10).

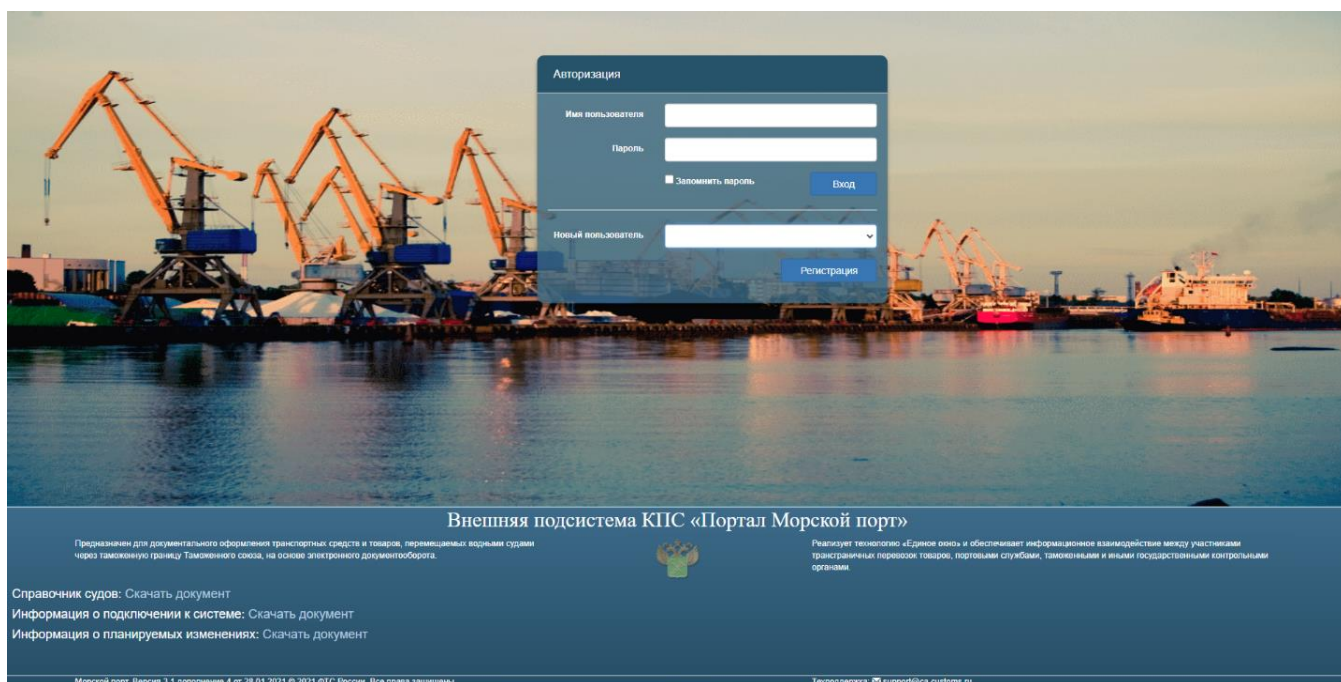


Рисунок 10 – КПС «Портал Морской порт»

КПС «Портал «Морской порт» опирается на следующее:

- цельная система управления ресурсами (обеспечивающая слияние информационных связей между членами морских перевозок и ГКО);
- документооборот в электронном виде;
- предварительная информация[12].

Портал соединил в себе федеральную таможенную службу, погранслужбу, федеральную службу безопасности России, Роспотребнадзор, Россельхознадзор, морских агентов, руководства портов, а также импортеров товаров. Все стороны взаимодействуют через цифровую версию документооборота. Если еще раз рассмотреть работу «единого окна», то он основан на принципе сотрудничества ГКО в водном пункте пропуска и представлении предварительной информации членами ВЭД. Учитывая анализ практики осуществления каждого типов государственного контроля на Владивостокской таможни, можно сделать вывод, что сложности встречаются на каждом этапе, например, на этапе предоставления предварительной информации, а также и при взаимодействии таможенных органов с ГКО.

На этом сложности не заканчиваются, также существует проблема в функционировании самого портала КПС «Морской порт». Таможенные эксперты отмечают, что главной проблемой при работе с порталом является маленькая активность участников ВЭД. Дело заключается в том, что они не предоставляют предварительную информацию о товаре, подпадающие под иные виды государственного контроля (рисунок 11). Поэтому другим участникам, состоящим в данном портале сложно установить, подлежит ли иному виду контроля груз, без наличия достаточной информации о нем.

Морской Порт  
Версия: 1.1

Администратор Иванов

Сообщения  
Судоходы  
Уведомления  
Список ПИТ  
Список ПДС  
Поручения на погрузку  
Контейнеры  
Госкомиссии  
Документы  
Справочники  
Отчеты

Как пользоваться системой  
Техподдержка  
✉️ cs.support@cs.customs.ru  
☎️ +7(495)640-06-56

### Список ПИТ

Дата начала: 04.12.2016  
Дата окончания:   
Строка поиска:

Действия	Процедура	Отправитель	Получатель	Уведомить	№ контейнеров	УИН ПИТ	Таможенный пост
<input type="checkbox"/>	ТТ	CIXI JIANGNAN CHEMICAL FIBER CO., LTD.		A	TKRU4228502	10714040-10-061216-0030-2	10714040
<input type="checkbox"/>	ИМ	CHEMNEWS CORP.		A	SKLU1437194	10702030-10-061216-0050-0	10702030
<input type="checkbox"/>	ИМ	OVIS TRADING CO., LTD		A	TEMU3535172, CLHU9109284, BSU09749553, SKHU9301415	10702020-10-061216-0007-5	10702020
<input type="checkbox"/>	ТТ	JINAN RUIJIE MECHANICAL EQUIPMENT CO., LTD		A	TKRU4297210	10714040-10-061216-0029-2	10714040
<input type="checkbox"/>	ИМ	HEBEI PUKANG MEDICAL INSTRUMENTS CO., LTD		A	GESU4610412, GESU4849081, GESU4903323, GESU5724195	10702030-10-061216-0049-0	10702030
<input type="checkbox"/>	ТТ	FUJIAN DEHUA HUACHEN CERAMICS CO., LTD		A	CAIU869628	10702030-10-061216-0048-0	10702030
<input type="checkbox"/>	ТТ	FUJIAN DEHUA HUACHEN CERAMICS CO., LTD		A	CAIU8670504	10702030-10-061216-0047-0	10702030
<input type="checkbox"/>	ИМ	EXEDY CORPORATION		A	PONU1720103	10702020-10-061216-0006-5	10702020
<input type="checkbox"/>	ТТ	DAELIM CORPORATION		A	RZDU0190006	10714040-10-061216-0028-2	10714040
<input type="checkbox"/>	ТТ	GARTEN HOLDING, INC.				10702030-10-061216-0046-0	10702030

1 2 3 4 5 6 7 ... 106 >

10 25 50 100

Выгрузить в Excel

Рисунок 11 – Предоставление ПИТ на портале КПС Морской Порт

Использование системы контроля рисками, таможенными органами осуществляется касательно товаров, для которых предварительная информация отсутствовала. КПС «Портал Морской порт» предоставляет заинтересованным членам и перевозчикам, для того чтобы подготовить нужные документы и сведения о грузе, товаре, морском транспорте, поэтапно предоставлять сведения на разных ступенях технологического процесса. В соответствии с механизмом работы «единого окна» в пропускных пунктах свободного порта Владивосток, на портале «Электронное предоставление сведений» (ЭПС) таможенная служба Российской Федерации для членов ВЭД существуют две формы подачи предварительной информации о грузе:

Первая форма – в объеме ДТ (пакет ПИТ) (рисунок 12).

## Предварительная информация о товарной партии

**Морской Порт**  
Версия 1.1

Администратор Иванова

- Сообщения
- Суда/заказы
- Уведомления
- Список ТИТ
- Список НДС
- Получения на погрузку
- Контейнеры
- Госкомиссии
- Документы
- Справочники
- Отчёты

Как пользоваться сайтом

Техподдержка

✉ info@port.su.slobodn.ru

☎ +7 (495) 040-88-58

### Информация о товарной партии

Уведомление для иных видов контроля

Страна	Германия	
Импортёр	ООО "БИВ РУССЛАН ТРЕЙДИНГ"	
Импортёр (адрес)	143407 ХИМИК УЛАНЧИКОВА, ВЛАДЕНИЕ 14, СТР. 1	
Страна происхождения	PL	Почтовый орган
Страна назначения	RU	Почтовый орган
Страна происхождения	РОССИЯ	СТАТУС
Вид груза	11	Страна транзит
Объём	770	Страна транзит
Кол-во мест	14	Страна транзит

[Показать все данные](#)

#### Товар 1 из 1 Прозрачный Следующий

Список товаров		
Идентификационный номер	Код товара	Код товара
00000000000000000000	0000000000	0000000000
0000000000	0000000000	0000000000
0000000000	0000000000	0000000000
0000000000	0000000000	0000000000

Код	Номер	Дата	Наименование
00011	16	2015-08-28	КОНОСАМЕНТ
01999	123442123	2015-03-09	карабийный сертификат

Рисунок 12 – Предварительная информация о товарной партии

Вторая форма –ПИТ для иных видов государственного контроля (рисунок 13).

### Предварительное уведомление о прибытии товаров с целью проведения иных видов контроля

Код страны экспорта: 09

**Информация об импортёре:**  
 Импортёр (наименование): ООО "БИВ РУССЛАН ТРЕЙДИНГ"  
 Код импорта для административных целей: 0000000000

**Информация об отправителе:**  
 Страна происхождения: PL  
 Страна назначения: RU

**Информация о товаре:**  
 Код товара для административных целей: 0000000000  
 Код товара для административных целей: 0000000000

**Информация о грузовой партии и упаковке:**  
 Вид груза: 11

Идентификационный номер	Код товара	Код товара	Сведения о грузовой партии и упаковке		Детализированный контроль	
			Кол-во мест	Кол-во упаковок	Идентификационный номер	Код товара
0000000000	0000000000	0000000000	14	14		

**Детализированный контроль:**

Идентификационный номер	Код товара	Код товара	Код товара	Код товара	Код товара	Код товара
0000000000	0000000000	0000000000	0000000000	0000000000	0000000000	0000000000

**Детализированный идентификационный документ:**

Идентификационный номер	Код товара	Код товара	Код товара	Код товара
0000000000	0000000000	0000000000	0000000000	0000000000

**Сведения о транзитных документах:**  
 Тип документа: 0  
 Код документа: 0000000000

**Страна происхождения:**  
 Страна происхождения: PL  
 Страна назначения: RU

**Сведения о грузовой партии:**  
 Код товара: 0000000000  
 Код товара: 0000000000

**Сведения о грузовой партии и упаковке:**  
 Вид груза: 11

**Детализированный контроль:**

Идентификационный номер	Код товара	Код товара	Код товара	Код товара
0000000000	0000000000	0000000000	0000000000	0000000000

**Сведения о транзитных документах:**  
 Тип документа: 0  
 Код документа: 0000000000

Рисунок 13 – Уведомления для иных видов контроля

Если необходимо осуществить другие виды государственного контроля в отношении продукта, заинтересованная сторона должна сформировать «расширенную» ПИТ, и предварительно уведомить о товаре.

Расширенный ПИТ – это комбинация ПИТ в размере ДТ и ПИТ для иных видов государственного контроля. При присоединении «расширенной» ПИТ заинтересованная сторона сталкивается с трудностями, связанными с плохо разработанной частью портала «ЭПС»[12].

Начнем с того, что в интерфейсе страницы нет необходимой функции с конкретным названием: «Создать новое уведомление для других видов государственного контроля. В следствии чего у заинтересованного лица происходят трудности с составлением отчета с целью проведения других государственных проверок.

Следующее, что стоит отметить, при создании отчета портал автоматически отображает только одну форму для заполнения (форма НДСЛ для других видов государственного контроля). Потенциальный клиент также должен вручную добавить форму ПИТ в объеме ДТ. Следует отметить, что информация, необходимая для заполнения одной формы, дублируется в другой. В связи с этим заинтересованная сторона в основном ограничивается созданием обычной формы ИП о товарах и количестве ДТ.

Подтверждение этому факту можно найти в статистической базе данных о представительстве ИП в районе морского порта Владивосток с использованием портала КПС «Морской порт». Из общего количества пакетов ПИТ, представленных за период с 01 мая 2019 по 10 ноябрь 2019, для контролируемых поставок товаров, то есть 3,129 пакетов ПИТ, был подан 171 «расширенный» пакет ПИТ, содержащий информацию для других типов государственного контроля. Доля «расширенных» пакетов ПИТ составляет 5,46%, что не позволяет правильно определить управляемость всех поступающих грузов.

Чтобы решить данную проблему, стоит внедрить универсальную электронную форму для заполнения ПИ о грузе, товаре. Также можно в рамках портала «ЭПС»



таможенной службы Российской Федерации в личные кабинеты участников ВЭД внедрить электронную форму, которая поможет заполнять ПИИ о товаре. В такой форме подразумевается, что будут содержаться сведения о объеме ДТ, а кроме этого информация для проведения других видов государственного контроля.

Беря во внимание, что сведения, которые содержатся в пакете «ПИИ в объеме ДТ», а также в «Предварительном уведомлении для осуществления иных видов государственного контроля», повторяются, основной для разработки универсальной формы ПИИ может быть «ПИИ в объеме ДТ». В этом случае необходимо будет добавить в пакет «ПИИ в объеме ДТ» соответствующую вкладку «другие виды ГК». Многофункциональная форма ПИИ, должна содержать информацию о необходимых документах (сертификаты: фитосанитарные ветеринарные), которые позволят провести полный таможенный контроль товаров с целью соблюдения запретов и ограничений. Большинство грузов, пересекающих таможенную границу ЕАЭС, не подлежат обязательному санитарно-карантинному, фитосанитарному, ветеринарному контролю.

Таким образом, если в отношении груза нет необходимости в проверке на соблюдение запретов и ограничений, заинтересованная сторона не должна заполнять вкладку «другие виды ГК», эти поля остаются пустыми. Чтобы пройти форматно-логистический контроль (ФЛК) и присвоить уникальный идентификационный номер (УИН), необходимо изменить верификацию на этапе ФЛК[12]. Кроме того, существенной проблемой в работе инспекторов является существующая технология определения товаров, подлежащих контролю другими видами государственного контроля. На основе технологии, разработанной для работы с порталом для определения подконтрольности грузов, ПИИ привязан к электронному пакету документов (ПДС) перевозчика.

В этой системе работает алгоритм: если представлен ПИИ, данные анализируются с помощью автоматического фильтра, доступного на портале. В качестве индикатора выбора товара используется только код ТН ВЭД. Если ПИИ

предоставляется не для всех отправок, инспектор анализирует накладные вручную, но уже на основе наименования товаров.

Этот анализ осуществляется в Федеральной государственной информационной системе «Аргус»<sup>2</sup> (Далее – ФГИС «Аргус»). Двойственность алгоритма анализа товарных партий для досмотра часто приводит к некорректному определению типа досмотра автоматическим фильтром.

Так же стоит рассмотреть, что если среднее время анализа коносамента полминуты, то при анализе 1 000, на это уйдет 8 часов работы инспектора. Решение такой проблемы, как подконтрольности товаров в режиме автомата может быть достигнуто за счет:

Во-первых, за счет значительного улучшения автоматического фильтра, поиск производится не только по коду ТН ВЭД, но и поиску описания товара. Реализовать указанное предложение возможно если при анализе товаров, для которых нет фильтра подконтрольности, и введении требований к описанию таких товаров.

Во-вторых, запуск универсальной формы ПИТ позволит расширить функции автофильтра по коду ТН ВЭД. Такой фильтр сможет сам определить ТН ВЭД товара опираясь только на код. Кроме этого сможет проинформироваться всех членов ВЭД о том какие пункты необходимо заполнить во вкладке «другие виды ГК»[12].

С октября 2016 года проработан порядок взаимодействия таможенных органов с ГКО на пунктах пропуска Свободного порта Владивосток (в КПС «Портал Морской порт», в том числе были включены Роспотребнадзор, Россельхознадзор, администрация портов, а также ФСБ России). Также следует отметить, что вопросы организации взаимодействия таможенных органов и ГКО с целью получения предварительного решения о взаимодействии служб остаются нерешенными.

Постановлением Правительства от 12.11.2016 № 1154 «О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу РФ, расположенных

на территории свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» определены «Правила осуществления таможенными органами иных видов контроля в пунктах пропуска через государственную границу РФ, расположенных на территории свободного порта Владивосток».

В соответствии с пунктом 3 правил, таможенные органы обеспечивают передачу предварительной информации о товарах и средстве передвижения, которые подлежат другому государственному контролю, в течение получаса с момента получения в федеральные органы исполнительной власти (надзора), уполномоченные проводить этот контроль, используя единая система межведомственного контроля, электронное взаимодействие для анализа и принятия решений в рамках системы управления рисками.

Федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные на осуществление санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора), обязаны в течение одного часа после получения предварительной информации в рамках приложения СУР направить в таможенные органы анализ всей доступной информации.

Невзирая на то, что, порядок взаимодействия определен Постановлением Правительства №1154 п.3, эти временные рамки на практике не соблюдаются.

На практике время получения рекомендованного решения от сотрудников Россельхознадзора и Роспотребнадзора составляет от 40 минут до 3 часов.

Столь существенная разница во времени, по словам представителей Россельхознадзора, Роспотребнадзора, заключается в нехватке кадров. Кроме того, формально получение предварительного решения от взаимодействующих сервисов.

Например, сотрудники Россельхознадзора ссылаются на отсутствие в их распоряжении оригиналов документов для принятия решения (копии электронных документов, отправленных заинтересованными сторонами в Россельхознадзор, недостаточны, поскольку они, среди прочего, проверяют подлинность

документов). При этом представители Россельхознадзора указывают, что, по их мнению, были приняты незаконные решения о выпуске подконтрольных грузов на территорию ЕАЭС, несмотря на то, что рекомендованные решения этих лиц предусматривали решение «ввоз разрешен». Эти проблемы нужно решать систематически.

Во-первых, нужно на закон уровне закрепить положение о непредставлении на бумажных носителях разрешительных документов,

Во-вторых, перевести все государственные контрольные органы, расположенные в пунктах пропуска, на полный электронный документооборот[12].

В-третьих, введение единых разрешительных реестров может способствовать решению проблемы.

Кроме того, к проблемным зонам можно отнести отсутствие синхронизации работы таможенных органов с ГКО и отсутствие специфических знаний в области карантина растений у сотрудников таможни, а также отсутствие опыта проведения санитарно-карантинных проверок в отношении морских судов осуществляющие международные перевозки.

Например, на должностных лиц, осуществляющих санитарно-карантинный контроль, возложена обязанность по осуществлению санитарно-карантинного контроля транспортных средств, а также лиц по прибытию/убытию на таможенную территорию ЕАЭС при наличии риска возникновения чрезвычайных ситуаций в области санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

Все вышеперечисленные проблемы таможенного контроля товаров и транспортных средств на территории свободного порта Владивосток, на данный момент являются в большей степени проблемами программно-цифрового обеспечения таможенных органов и взаимодействия органов государственного контроля, тем не менее программа КПС «Портал Морской порт» получает свое дальнейшее развитие. Количество пользователей КПС «Портал Морской порт» сегодня превышает 13,6 тыс. В январе-августе 2020 года через Портал в

электронном виде было оформлено около 109 тыс. судовых дел (в 2019 году – 59,7 тыс. дел).

По прибытии международного транспортного средства (далее – ТСМП), на морские посты контроля проводятся следующие:

- санитарно-карантинный (при необходимости и только в отношении лиц);
- пограничный;
- транспорт (только в отношении грузовых автотранспортных средств или автобусов, перемещаемых судном);
- санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости и только в специализированных пунктах пропуска).
- таможенный контроль, а в отношении автотранспортных средств, перемещаемых водным транспортом, также контроль за исполнением владельцами транспортных средств установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности;
- при отправлении проведении государственного контроля происходит в следующей последовательности:

При осуществлении государственного контроля в пункте контроля используется механизм «единого окна», согласно которому перевозчик вместе с документами, представленными для таможенных целей, после прибытия товаров и транспортных средств на таможенную территорию предъявляет таможенному должностному лицу необходимые документы для других видов контроля ...

В соответствии со ст. 89 ТК ЕАЭС, вследствие международной перевозки морским транспортом таможенному органу при прибытии в порт должны быть представлены следующие документы:

- общая декларация;
- декларация о грузе;
- декларация о судовых припасах;
- декларация о личных вещах экипажа судна;
- судовая роль;

- список пассажиров;
- транспортные (перевозочные) документы;
- документы, сопровождающие международные почтовые отправления при их перевозке, определенные актами Всемирного почтового союза.

Образцы этих документов, за исключением транспортных документов, которые сопровождают международные почтовые отправления, указаны в Письме ГТК РФ от 18.10.2001 г. № 01-06/41933 «О направлении образцов форм документов».

Также стоит выделить такой документ, как коносамент, который является одним из основных товаросопроводительных документов при перевозке товаров морем. Коносамент – это документ, определяющий правовые отношения между перевозчиком и получателем груза, и содержит информацию о названии судна, перевозчике, месте получения и погрузки груза, месте назначения и об отправителе, получателе. название груза, маркировка, вес, объем и т. д. Грузовой манифест представляет собой список накладных и представляет собой сводку всей информации обо всем грузе на борту.

Все эти документы представляются таможенным работникам подтверждение судовой печатью, а также подписью капитана корабля или уполномоченным им лицом и скрепляются судовой печатью.

Представитель перевозчика имеет возможность присоединить ранее предоставленную исходную информацию о грузе с помощью уникального номера, полученного от заинтересованного лица, с конкретным транспортным документом (коносаментом) в составе пакета документов на судно.

При наличии ПИ, предоставленного перевозчиком, должностные лица таможни принимают решение в отношении морского судна с учетом СУР, представленных документов, наличия на борту судна табачных изделий и алкогольных напитков, оружия, медикаментов, ядовитых веществ. вещества, а также товары, не предназначенные для разгрузки в этом порту.

Также принимается решение о необходимости выполнить и другие виды государственного контроля в составе государственной комиссии на судне.

Сотрудники таможенных органов и органов санитарно-карантинного, ветеринарного, фитосанитарного контроля уведомляют администрацию порта, а также капитана судна о решении не проводить контроль на борту судна, которое, в свою очередь, информирует пограничный органа.

Итак, весь процесс выполнения операций при перемещении грузов морским путем включает в себя:

- подачу предварительной заявки на прибытие судна капитаном судна в администрацию порта, которая подается за 72 часа, а подтверждается за 24 часа (при длительности перехода между портами отправления и прибытия менее 72 часов – до выхода судна из порта убытия);

- передачу администрацией порта предварительной заявки на прибытие судна государственным контролирующим органам и их информирование о времени прибытия и месте стоянки за 4 часа до прибытия судна;

- информирование администрацией порта капитана судна о месте стоянки судна;

- передачу судовладельцем или уполномоченным им лицом должностным лицам Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека необходимых документов посредством электронной связи;

- передачу капитаном судна должностному лицу таможенного органа документов, необходимых для совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, а также необходимых для осуществления иных видов государственного контроля;

- принятие решения должностными лицами таможенного органа и иных государственных контролирующих органов о необходимости участия в государственном контроле судна при прибытии судна;

- капитан судна уведомляет письменно, а также администрации порта о принятом решении за час до прибытия судна в порт.

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

Аналогичен и порядок убывания морского транспортного средства, предварительная заявка на убытие судна подается «не позднее, чем за 24 часа до убытия и уточняется за 4 часа до планируемого времени начала государственного контроля, а при длительности стоянки судна в порту менее 24 часов после прибытия судна – за 4 часа до планируемого времени убытия судна. Предварительная заявка на убытие судна передается администрацией порта в течение 1 часа после получения или незамедлительно (при длительности стоянки судна в порту менее 24 часов).

Капитан морского транспорта подает не позднее чем за 2 часа до планируемого времени начала пограничного контроля в пограничный орган для предварительной проверки судовую роль, а о решении о проведении государственного контроля на борту транспортного средства должностные лица соответствующих органов в письменной форме уведомляют капитана судна и администрацию порта за 2 часа до планируемого времени убытия судна из порта.

Процесс таможенного оформления и таможенного контроля на морском пункте контроля начинается с передачи заинтересованными лицами пакета электронных сведений с предварительной информацией о товарных партиях, предполагаемых к перемещению через таможенную границу, и транспортном средстве международной перевозки и заканчивается выпуском товаров в порту при соблюдении всех условий и после завершения фактического осмотра (при необходимости).

**Выводы по главе 2.** Дальневосточный регион обладает огромным потенциалом для развития экономической деятельности страны, близость стран Азиатско-Тихоокеанского региона и открытый доступ к морскому сообщению, позволяет региону быть одной из главных морских торговых артерий страны.

Реализация этого потенциала является одним из значимых направлений работы Правительства РФ, заинтересованность в этом можно проследить с 2016 года, выбор для специальной экономической зоны города Владивосток не случаен. Близость таких стран как Япония, Южная Корея, Китай и дешевизна морских



логистических издержек обуславливают высокие темпы экономического развития региона, как доказательство этому может послужить то что в 2020 году более 332 миллиардов рублей в бюджет государства перечислило Дальневосточное таможенное управление. Это в 1,5 раза больше чем в 2019 году.

Владивостокская таможня – одна из трех крупных таможен в России, которая осуществляет все таможенные операции, начиная с прибытия, размещения на временное хранение товаров и заканчивая электронным декларированием с проведением фактического контроля.

Высокими темпами роста обуславливается большой интерес государства в дальнейшей реализации потенциала региона и модернизации таможенной службы и необходимой инфраструктуры.

В регионе активно расширяются и модернизируются главные экономические пути, железнодорожное сообщение, авто транспортное направление, расширяются морские порты и другая необходимая инфраструктура для привлечения еще большего интереса со стороны участников внешнеэкономической деятельности.

### 3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ ТАМОЖНИ

3.1 Возможные направления совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств на примере деятельности Владивостокской таможни

Специфика работы таможенных органов Владивостокской таможни определена согласно постановлению Правительства РФ от 12.11. 2016 г. № 1154, в рамках которого работа по осуществлению таможенного контроля происходит силами таможенных органов с применением функций ГКО. Опыт полученный при реализации данного эксперимента послужил основанием для внедрения аналогичной практики в еще несколько таможенных пунктов пропуска.

Согласно вышеизложенному и исходя из положительной практики эксперимента в постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. № 500 в феврале 2019 г. был дополнен пункт 2.1. Согласно с которым было утверждено что «до 1 января 2022 г. санитарно-карантинный контроль в отношении подконтрольных товаров и транспортных средств на территории пунктов пропуска, определенных Правительством Российской Федерации из числа специализированных пунктов пропуска, осуществляется таможенными органами в полном объеме действий по осуществлению санитарно-карантинного контроля».

Считаю, что необходимо внести аналогичные изменения в постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. №501 и постановление Правительства РФ от 13.08.2016 г. № 792, в рамках данного предложения должностные лица при проведении таможенного контроля смогут в полной мере осуществлять так же и ветеринарный, карантинный и фитосанитарный контроль. Результатом данного эксперимента станет упрощение осуществления данных процедур в соответствии с

правовыми нормами РФ, и сократит временные издержки участников ВЭД при перемещении товаров и транспортных средств через государственную границу РФ.

Необходимо также отметить что осуществление информационного взаимодействия между таможенными органами и ГКО, необходимо осуществлять преимущественно в средствах межведомственного взаимодействия или таких как КПС «Портал «Морской порт».

Для осуществления санитарно-карантинного, карантинного, фитосанитарного и ветеринарного контроля, в пунктах пропуска, необходимо обеспечить таможенные органы средствами поддержки в принятии решений и необходимой для проведения контроля информацией (ФЗ от 13.07.2015 г. № 212), в связи с этим следует рассмотреть возможность внесения на законодательном уровне, регламента, определяющего необходимость подачи всех документов и сведений для ГКО в электронном виде. Это в свою очередь положительно повлияет на скорость, документооборота между ведомствами и поспособствует решению проблемы ГКО с необходимостью переноса в цифровой формат, бумажной документации.

Также необходимо обратить внимание на то что в рамках ускорения процессов таможенные органы реализуют мероприятия по снижению количества представляемых документов и сведений в электронном виде.

Что нельзя сказать о иных ГКО, низкая активность государственных контролирующих органов в этом направлении обуславливается отсутствием нормативно закреплённого акта, о необходимости использования в своей работе документов исключительно в электронном виде.

Также отсутствует необходимость в проставлении на них штампов и отметок должностными лица в электронной форме. Поэтому ГКО, имеют низкую заинтересованность в работе с предварительной информацией, которая преимущественно предоставляется в электронном виде.

С целью разрешения данной проблемы, осуществляется активная работа по разработке и внедрению новых технологических схем межведомственного взаимодействия (Распоряжение ФТС России от 20 мая 2015 г. N 151-р «Об

утверждении Порядка организации межведомственного взаимодействия ФТС России с федеральными органами исполнительной власти)), с целью информационного объединения таможенных органов и ГКО с использованием СМЭВ 3.

В свою очередь информационные проблемы, в функционировании КПС «Портал «Морской порт», могут быть решены путем внедрения в работу Портала такой функциональной возможности, как отказ в рассмотрении пакета документов на морское судно, если документы представлены не в полном объеме или же содержат некорректные данные, а также добавить возможность исправления ошибочно внесенных данных в ПДС после обработки, непосредственно в самом пакете документов.

Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10.04.2018 г. № 51 (ред. от 20.10.2020 г.), должно урегулировать ситуацию со сроками подачи и составом предварительной информации, однако необходимо также рассмотреть вопрос и о ответственности за нарушение норм представления ПИ.

Однако несмотря на попытки привлечения внимания заинтересованных лиц и представителей перевозчиков к необходимости предварительного информирования, наличием административной ответственности. Руководитель отдела специальных таможенных процедур Владивостокской таможни, на регулярной основе проводит рабочие встречи с заинтересованными лицами и перевозчиками, на которых также активно продвигается идея о плюсах надлежащего представления предварительной информации, упор в данном контексте делается на положительные аспекты предварительного информирования для заинтересованных лиц, такие как более быстрое проведение «обработки» груза в порту, и не применение в отношении грузов с ПИ системы управления рисками.

Следует принять во внимание положительный эффект от такого открытого взаимодействия уполномоченных лиц таможенных органов и участников ВЭД, и принять, как рекомендацию для дальнейшего использования иными таможенными органами.

Популяризация института ПИ, может являться одним из направлений в сфере улучшение проведения таможенного контроля. Согласно п.18 ст. 11 ТК ЕАЭС, для использования ПИ, можно использовать сведения, ранее указанные в предварительной таможенной декларации (далее ПТД) на основе номера ПТД, данный инструмент при правильном использовании может значительно облегчить ПИ.

Удобство в использовании ПИ на основе номера ПТД заключается в том, что, после проставления отметки об использовании ПТД в качестве ПИ, декларант может отследить все текущие статусы, а после подтверждения прибытия декларанту остается только подать полную ПТД.

Для таможенных органов использование данной технологии позволяет снизить нагрузку на должностных лиц, произвести в должной мере оценку риска и принять решение о выборе формы проведения таможенного контроля, для участников ВЭД предварительная подготовка документов дает возможность снизить временные и стоимостные расходы путем сокращения времени проведения таможенной обработки грузов.

В качестве направлений совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом в рамках электронной торговли, следующих в одном контейнере в адрес разных получателей можно выделить:

- участие в развитии международного и национального законодательства, регулирующего электронную торговлю (законы регулирующие электронную торговлю в РФ: ФЗ от 8 декабря 2003 г. N 164; ФЗ от 6 апреля 2011 г. № 63; ФЗ от 27 декабря 2002 г. № 184. Международное соглашение: ЮНСИТРАЛ 1998 г; декларация о свободном обмене информацией от 28 мая 2003 г; хартия глобального информационного общества 22 июля 2000 г);

- развитие информационных сервисов, обеспечивающих электронную уплату таможенных платежей, связанных с перемещением таких товаров, в том числе перенос таких сервисов на мобильную платформу (планшеты, смартфоны и т.п.);

– упрощение процедуры возвращения платежей в случае возврата товара (Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 22.12.2020));

– контроль достоверности данных, надежности защиты информации и обеспечения конфиденциальности данных, а также развитие взаимодействия таможенных органов разных государств по данным вопросам (ФЗ от 27 июля 2006 г. №149 "Об информации, информационных технологиях и о защите информации, международный договор в рамках ЕАЭС о создании единой информационной системы до 2025 г).

Необходимо также остановиться на правоохранительной деятельности Владивостокской таможни, связанной с обнаружением и пресечением нарушений в соответствии с законами РФ и таможенных кодексом ЕАЭС так как риски вывоза морским транспортом стратегически важных товаров и ресурсов наиболее высоки. Исходя из вышеизложенного эффективное функционирование правоохранительной деятельности являются важным направлением в совершенствовании Владивостокской таможни и создании на ее территории благоприятного климата для ведения внешней торговли, честными участниками ВЭД.

Совершенствование портовой инфраструктуры хоть и является одним из важных факторов быстроты и удобства проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств в морских портах, но не входит в прямую компетенцию таможенных органов, хотя положительный эффект от увеличения складских и холодильных площадей, проведение дноуглубительных работ в порту Владивостока положительно отразились бы на сроках его проведения.

В данном параграфе были подробно рассмотрены возможные направления и пути решения проблем, связанных с проведением таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни, краткое представление о них можно увидеть в (таблица 5).

Таблица 5 – Пути решения проблем проведения таможенного контроля в  
регионе деятельности Владивостокской таможни

№	Проблемы	Пути решения
1	Организационные	оптимизация процессов взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса за счет решения информационных, технологических, инфраструктурных и правовых проблем; проведение адресной работы с участниками ВЭД в целях увеличения доли, поданной ПИ
	Информационные	повышение заинтересованности администрации порта и ГКО в использовании КПС «Портал «Морской порт»»; разработка и введение в действие новых технологических карт межведомственного взаимодействия в целях информационной интеграции таможенных и иных ГКО
	Технологические	доработка КПС «Портал «Морской порт» с учетом выявленных проблем
	Инфраструктурные	увеличение холодильных и складских площадей, проведение причальных дноуглубительных работ, строительство новых морских терминалов; обеспечение Владивостокской таможни помещениями, находящимися в государственной собственности

№	Проблемы	Пути решения
5	Правовые	<ul style="list-style-type: none"> <li>– внесение изменений в постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. №501 и постановление Правительства от 13.08.2016 г. № 792 в целях наделения таможенных органов полномочиями по осуществлению ветеринарного и карантинного фитосанитарного контролей в полном объеме;</li> <li>– ужесточение административной ответственности за непредставление (представление недостоверной) ПИ;</li> <li>– участие в развитии международного и национального законодательства, регулирующего электронную торговлю</li> </ul>

Источник: составлено автором самостоятельно.

Из представленных в таблице сведений можно выделить несколько основных направлений по улучшению таможенного контроля во Владивостокской таможне:

- совершенствование порядка взаимодействия всех участников перевозочного процесса в морском порту, особенно, таможенных и иных государственных контролирующих органов;

- обеспечение применения современных информационных технологий при осуществлении таможенного контроля в отношении товаров, перевозимых морским транспортом;

- увеличение доли предварительной информации о товарах и транспортных средствах, а также совершенствование механизма предварительного информирования, в том числе в части отладки работы КПС «Портал «Морской порт»;

- развитие института предварительного декларирования товаров;



- совершенствование нормативной правовой базы, регулирующей проведение таможенного контроля;

- развитие и модернизация портовой инфраструктуры;

- последовательное проведение работ по созданию электронной таможни и т.д.

При реализации всех намеченных и предложенных направлений по улучшению таможенного контроля во Владивостокской таможни, по итогу представляется отлаженно работающая система в большей степени осуществляющая свои функции в автоматизированном виде, система эффективного совершения таможенных операций и таможенного контроля, в рамках которой участники ВЭД будут обременены минимальным количеством издержек.

Исходя из выше сказанного можно сделать вывод что таможенный контроль представляет в своей совокупности систему законодательно установленных мер, осуществляемую исключительно таможенными органами в целях реализации возложенных на них обязательство по контролю за соблюдение таможенного законодательства ЕАЭС, защиты экономических интересов государства и пресечения преступлений и правонарушений в области таможенного дела.

В настоящее время, таможенный контроль характеризуется необходимостью реализации двух основных задач: это исполнение таможенного контроля на должном уровне с целью выполнения законодательно закрепленных целей и развитие внешнеторговой деятельности, путем максимального упрощения, снижения нагрузки на участников ВЭД.

Потенциал, которым обладает Владивостокская таможня, позволяет в рамках региона, решать все поставленные перед таможенными органами задачи, успешное выполнение данных задач влечет за собой увеличение темпов роста объема внешней торговли и демонстрирует, все большую заинтересованность в данном регионе, как для осуществления внешнеэкономической деятельности, так и для развития интеграционных объединений и внешнеэкономических связей государства.

В последние годы сфера развития в области таможенного контроля в морских портах, приобрела большой интерес со стороны руководства таможенных органов РФ. Для чего даже был собран экспертно-консультативный совет и организована работа комиссии по решению вопросов, связанных с таможенным администрированием.

Также немаловажным вопросом остается организации обязательного ПИ во всех морских пунктах пропуска, в решении данного направления немаловажную роль играет опыт, полученный в ходе реализации концепции свободного порта Владивосток, исходя из чего были выявлены проблемные аспекты и определить актуальные направления совершенствования развития информационных таможенных технологий. А также выделил ряд положительных моментов от внедрения ПИ, сокращение времени совершения таможенных операций, повышение пропускной способности портов, уменьшение издержек и т.д.

Если затрагивать технологические аспекты вопроса, то тут можно отметить что КПС «Портал «Морской порт» является единственным программным продуктом, позволяющим реализовать принцип «единого окна» при осуществлении взаимодействия между субъектами в морском порту. Функционирование портала и его дальнейшая доработка, играют большую роль для обеспечения проведения таможенного и иных видов государственного контроля в морских портах.

Фактический контроль, а также инфраструктурные проблемы, связанные с его проведение, требуют дальнейшего внимательного изучения, том числе в рамках межведомственных совещаний в целях актуализации и дальнейшей реализации, ранее намеченных планов, по модернизации портово-логистических объектов региона.

Важно также отметить, что в регионе деятельности Владивостокской таможни, продуктивно функционируют два центра электронного декларирования (ЦЭД): Владивостокский ЦЭД (обрабатывает декларационный массив, поступающий с морских портов), и Дальневосточный ЦЭД (где обрабатывается декларационный массив поступающий со всех видов транспорта, кроме морского).

Таким образом, несмотря на выявленные в деятельности Владивостокской таможни проблемные вопросы, данный таможенный орган обладает достаточным потенциалом для их решения. Должностные лица Владивостокской таможни создают условия, способствующие развитию внешней торговли, упрощению проведения таможенных операций и таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, применяют современные информационные технологии, внедряют прогрессивные методы таможенного администрирования, в том числе на основе общепризнанных международных стандартов в области таможенного дела, опыта управления таможенным делом в иностранных государствах – торговых партнерах Российской Федерации.

3.2 Мероприятия по совершенствованию взаимодействия таможенных органов с государственными контролирующими органами в пунктах пропуска на таможенной границе

Продуктивность работы таможенных органов, зависит от таких немаловажных факторов как, взаимодействие с другими ГКО, которые в свою очередь уполномочены на проведение соответствующих контрольных функций, не доступных для осуществления таможенными органами.

Возложенные на таможенные органы функции и задачи, по осуществлению фискальной политики государства, защите экономического суверенитета и обеспечению экономической безопасности России в рамках осуществляемой деятельности. Для реализации возложенных на нее функции, необходимо наличие прочных механизмов взаимодействия межведомственных государственных контролирующих органов.

Осуществление работы таможенных органов с иными государственными органами происходит по следующим направлениям:

- осуществление совместных мероприятий или оказание содействия в их проведении;
- обеспечение двустороннего информационного взаимодействия в рамках законодательства РФ по направлениям общих интересов;
- проведение совместных аналитических исследований по проблемам, затрагивающим интересы взаимодействующих сторон;
- разработка совместных предложений, по совершенствованию законодательства;
- осуществление при наличии предусмотренных законом оснований проверки, по учету юридических и физических лиц;
- обмен специалистами по основным направлениям оперативно-служебной деятельности взаимодействующих сторон для оказания консультаций и методической помощи;
- совместная подготовка, переподготовка и повышение квалификации кадров; обеспечение безопасности взаимодействующих сторон в процессе осуществления повседневной оперативно-служебной деятельности, а также осуществление координации деятельности подразделений собственной безопасности.

Форматы таких межведомственных взаимодействия могут быть разнообразными: координационное совещание руководителей правоохранительных органов, региональные (межрегиональные) следственно-оперативные группы и т.д.

Приказом ФТС России от 30 сентября 2011 г. № 1981 утвержден Регламент организации работ по соглашениям о взаимодействии (информационном взаимодействии) ФТС России с федеральными органами исполнительной власти и иными организациями.

Регламент, который был утвержден данным приказом, утвердил систему взаимодействия ФТС России при: разработке, согласовании, изменении, расторжении соглашений, а так утвердил проведение учетного контроля за

исполнением данных соглашений и определил критерии оценки эффективности для межведомственных соглашений.

В рамках принятых межведомственных соглашений, таможенные органы ставят перед собой цель в организации информационного обмена или же осуществление совместных мероприятий и число которых входят и организация проверок.

С целью определения рамок взаимодействия внутри ведомства, ФТС России разработала ряд правовых актов, призванных урегулировать вопросы, связанные с осуществлением контрольных функций, как между таможенными органами, так и между структурных подразделений таможни.

Основываясь на общих направлениях осуществляемой работы в ведомствах, приоритетное место в организации проведения проверочных действия ФТС РФ, отдает предпочтение в построении прочных связей с Федеральной налоговой службой (далее ФНС РФ). В слаженной работе двух ведомств упор делается на повышении эффективности скоординированных контрольных мероприятий (далее СКМ). Результатом такого слаженного межведомственного взаимодействия стало, формирование ежеквартальных планов по проведению оперативных мероприятий, главной целью которых является увеличение взимаемости налоговых и таможенных сборов и платежей.

Реализация данного плана совместных проверок, основывается на распределении между ведомствами точек контроля. Так таможенные органы при осуществлении своей непосредственной деятельности выявляют признаки нарушений в сфере уплаты таможенных платежей. Роль же налоговых органов заключается в выявлении правонарушений согласно законодательству о налогах и сборах, которые также подразумевают правонарушения в таможенном деле.

При подготовке к реализации оперативных мероприятий, таможенные и налоговые органы осуществляют подготовку, путем изучения соблюдения проверяемым лицом запретов и ограничений, истории уплаты таможенных сборов и т.д. Налоговые органы производят исходя из собственных источников

информации, анализ результатов финансовой деятельности подконтрольного объекта и выявление лиц причастных к нему.

Результатом проведения таких совместных проверок, становится полное проведение государственного контроля в отношении участника ВЭД, и доначисление налоговых, таможенных платежей в федеральный бюджет.

ФТС России помимо ФНС России, также взаимодействуют и с другими органами исполнительной власти. Таможенные органы на постоянной основе проводят комплекс проверочных мероприятий, направленный на недопущение фактов ввоза и реализации на территории РФ товаров отдельной категории. Проводимые мероприятия осуществляются в тесном взаимодействии с:

- территориальными подразделениями полиции;
- пограничной Федеральной службой безопасности (далее – ФСБ России);
- Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору (далее – Россельхознадзор);
- Федеральной службой по надзору в сфере транспорта(Ространснадзор);
- Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (далее – Роспотребнадзор).

Необходимо отметить, что привлечение к проверочным мероприятиям на постоянной основе данных подразделений проблематично из-за малочисленности сотрудников указанных ведомств, а также из-за выполнения ими задач и функций, отличных от таможенных.

Совершенствование межведомственного взаимодействия таможенных органов и государственных контролирующих органов, является одной из задач совершенствование всего механизма таможенного контроля. Основу данного утверждения можно увидеть при рассмотрении стратегии развития ФТС России до 2030 года.

Реализация стратегии производится в 2 этапа:

- первый этап (2021-2024 годы);
- второй этап (2025-2030 годы).

В первом этапе реализации данной стратегии упор делается на совершенствовании информационного взаимодействия таможенных органов и иными государственными контролирующими органами и банками.

План мероприятий на период 2021-2024 годов по реализации Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. N 1388-р, был разработан в целях реализации положений Стратегии и миссии Федеральной таможенной службы – по содействию развития международной торговли, росту товарооборота и не сырьевого экспорта, обеспечение национальной безопасности Российской Федерации, полноты и правомерности взимания таможенных платежей, достижение высокого качества таможенного администрирования, создание конкурентных преимуществ для законопослушных участников ВЭД.

Межведомственное взаимодействие государственных контролирующих органов и таможенной службы является одним из важнейших направлений модернизации.

Улучшение взимаемости таможенных, налоговых и иных обязательных видов платежей, на базе межведомственных интегрированных информационных систем при осуществлении совместного государственного контроля, гарантирует минимизацию рисков неуплаты необходимых платежей в федеральный бюджет и одновременно упрощает проведение соответствующих процедур, что позволяет уменьшить временные и финансовые затраты участника ВЭД.

Для этих целей предлагаю создавать соответствующие межведомственные информационные системы на основе современных цифровых решений и платформ.

Также исходя из необходимости повышения эффективности проведения таможенного контроля, необходимо внедрить в работу таможенной службы средства интеллектуально технической направленности, а также внедрить в рабочие процессы современные системы сбора информации

Совершенствование правоохранительной функции таможенных органов:

- актуализация нормативно правовой базы для государственных органов исполнительной власти (соглашения в рамках ЕАЭС о реализации системы единого окна в территории Союза);
- разработка и внедрение новых индикаторов риска;
- модернизация и подготовка качественно нового программного обеспечения для организации межведомственного взаимодействия

Неотъемлемой частью правоохранительной системы РФ являются таможенные органы, модернизация правоохранительных функций будет осуществляться по направлению развития системы профилактики правонарушений законодательства РФ и во внедрении цифровых платформ для предотвращения подготавливаемых или уже совершенных правонарушений, также в рамках совершенствования необходимо обеспечить своевременное и неотвратимое наступление наказания за совершенные преступления.

Также в рамках дальнейшего развития электронного взаимодействия с органами, осуществляющими правоохранительные, надзирающие функции и ГКО, необходим переход на следующий уровень цифровизации при работе в области административных правонарушений.

Внедрение в работу таможенной службы новейших систем обработки данных, а также создание современных центров по их обработке, позволит осуществить централизацию всего информационно массива ЕАИС ТО, а также даст возможность не просто обрабатывать данную информацию, но и резервировать ее с целью дальнейшего использования при возможных выявленных правонарушениях.

В рамках запуска центра обработки данных ФТС РФ, планируется реализация внедрения системы искусственного интеллекта, с целью обработки большого массива данных и решения нелинейных задач в пространстве принятия юридически важных решений.

Обеспечить таможенные органы технологической независимостью от иностранных программных средств, путем внедрения информационно-



телекоммуникационной системы, и создания для ее функционирования необходимой инфраструктуры позволит осуществлять таможенным органам свою деятельность с использованием отечественных офисных систем.

Практическая реализация данных мероприятий по цифровизации таможенных органов, откроет возможность для демонстрации прозрачности в принятии решений, для участников ВЭД, что в свою очередь избавит должностных лиц от лишних вопросов в плане принятых ими решений и позволит в полной мере осуществлять эффективный процесс взимания таможенных платежей (таблица 6).

Таблица 6 – План мероприятий по реализации стратегии модернизации таможенных органов до 2030 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Форма реализации	Ожидаемый результат	Ответственные исполнители
1.	Подготовка предложений по снижению финансовых издержек добросовестных плательщиков таможенных пошлин, налогов при представлении им отсрочек/рассрочек уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов.	Декабрь 2023 г.	Доклад в Правительство Российской Федерации.	Определены случаи, критерии и условия освобождения от предоставления финансовых гарантий и исключения необходимости уплаты процентов с сумм налогов при использовании добросовестными плательщикам и таможенных пошлин, налогов отсрочек	Минфин России, ФТС России,

N п/п	Наименование мероприятия	Срок исполне ния	Форма реализаци и	Ожидаемый результат	Ответственные исполнители
				рассрочек уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов.	
2.	Организация обмена между таможенными органами и кредитными организациями документами и сведениями при взыскании задолженности по уплате таможенных платежей и пеней в бесспорном порядке с плательщика.	Декабрь 2021 г.	Правовой акт Банка России.	Сокращено время взыскания задолженности по уплате таможенных пошлин, налогов и пени; обеспечена своевременность и полнота формирования доходов федерального бюджета.	Банк России, ФТС России
3.	Организация (расширение) межведомственного взаимодействия таможенных органов с федеральными органами исполнительной	Декабрь 2023 г.	ТКМВ либо Соглашение об информационном обмене	Обеспечено(а): сокращение сумм задолженности по уплате таможенных пошлин, налогов и пени; цифровизация	ФТС России, Генеральная прокуратура Российской Федерации, ФНС России, Росавиация, МВД России, Росморречфлот,

N п/п	Наименование мероприятия	Срок исполне ния	Форма реализаци и	Ожидаемый результат	Ответственные исполнители
	власти, осуществляющи ми регистрационные действия в отношении имущества юридических и физических лиц, при установлении имущества должника, обеспечение возможности принятия и санкционировани я решения о наложении ареста на такое имущество в электронном виде.			процесса поиска и ареста имущества должника, оперативность принятия таможенными органами мер, направленных на обеспечение взыскания задолженности	МЧС России, Росреестр
4.	Проведение тестирования информационног о взаимодействия между ФТС России и федеральными органами исполнительной власти в тестовой	декабрь 2024 г.	ТКМВ	Обеспечено информационн ое взаимодействи е между ФТС России и федеральными органами исполнительно й власти.	Минцифры России, ФТС России, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти.

N п/п	Наименование мероприятия	Срок исполне ния	Форма реализаци и	Ожидаемый результат	Ответственные исполнители
	и продуктивной среде системы межведомственн ого электронного взаимодействия.				
5.	Развитие информационног о взаимодействия на основе интегрированной информационной системы ЕАЭС посредством национальных сегментов данных механизма "единого окна" в целях обеспечения соблюдения запретов и ограничений.	Сентяб рь 2023 г.	Доработка информац ионных систем.	Обеспечена возможность использования документов и сведений, подтверждаю щих соблюдение запретов и ограничений, выданных уполномоченн ыми государственн ыми контрольными органами, в том числе государств- членов ЕАЭС, исключительн о в электронном виде при совершении таможенных операций и таможенного контроля.	Минцифры России, ФТС России, Минэкономразвития России

N п/п	Наименование мероприятия	Срок исполне ния	Форма реализаци и	Ожидаемый результат	Ответственные исполнители
6.	Развитие взаимодействия ФТС России, Банка России и ФНС России и других федеральных органов исполнительной власти в рамках мероприятий, направленных на противодействие незаконному выводу денежных средств из Российской Федерации при осуществлении контроля за валютными операциями по внешнеторговым контрактам.	Ноябрь 2024 г.	Внесение изменений в Соглашения об информационном обмене, совместный правовой акт (при необходимости).	Обеспечена интеграция в ЕАИС ТО информации Банка России, ФНС России, Росфинмониторинга и иных ведомств в отношении валютных, финансовых операций и иных сведений в качестве критериев и индикаторов риска совершения сомнительных операций, нарушения требований валютного и таможенного законодательства.	ФТС России, ФНС России, Банк России, Росфинмониторинг
7	Расширение системы внутриведомственного и межведомственного информационного взаимодействия в электронном виде в рамках.	Декабрь 2024 г.	Доработка информационных программных средств ЕАИС ТО	Оперативное получение информации, требуемой для расследования уголовных дел и дел об административных	ФТС России

N п/п	Наименование мероприятия	Срок исполне ния	Форма реализаци и	Ожидаемый результат	Ответственные исполнители
	осуществления таможенными органами правоохранитель ной деятельности в части административн ых правонарушений и преступлений			правонарушен иях, распоряжения имуществом и исполнения постановлений уполномоченн ых органов.	

Источник: справочная правовая система «Консультант Плюс».

Предложения по улучшению результатов стратегии развития таможенных органов:

– в рамках реализации стратегии развития таможенной службы до 2030 г. (а именно п. 19). Предлагаю снизить процент, взимаемый таможенными органами с участников ВЭД для товаров, попадающих под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления при предоставлении рассрочки, отсрочки для уплаты таможенных пошлин (ТК ЕАЭС Статья 60. Проценты за отсрочку или рассрочку уплаты ввозных таможенных пошлин) до 0 %, и увеличить срок предоставления данной отсрочки с 1 до 3х месяцев. Необходимым критерием при предоставлении данного бонуса, может послужить наличие участника ВЭД в списке добросовестных участников ВЭД более 5 лет, данное предложение значительно увеличит привлекательность, нахождения в реестре добросовестных участников ВЭД;

– в рамках реализации данного направления стратегии (а именно п. 20), можно выдвинуть предложение по созданию или включению коммерческих банков в совместную информационную систему с ФНС РФ (Федеральная налоговая служба

– далее ФНС). В свою очередь в рамках единой информационной системы государственных контролирующих органов (ФТС РФ и иные ГКО в том числе ФНС РФ), передачу необходимой информации таможенным органам, можно реализовать в автоматическом режиме, без необходимости обращения в банки и составления требований о предоставлении информации и наложении ограничений на счета участников ВЭД, роль по взиманию задолженностей возьмет на себя ФНС РФ;

– в рамках реализации расширения межведомственного взаимодействия таможенных органов с федеральными органами исполнительной власти осуществляющими регистрационные действия в отношении имущества юридических и физических лиц (а именно п. 21), предлагаю произвести внедрение нового индикатора риска, обуславливающего под собой оценку активов(имущества) имеющихся на балансе участника ВЭД. На основании оценки произведенной по данному индикатору можно будет оценить степень возможности наступления противоправных действий от участника ВЭД.

Система взаимодействия таможенных органов и государственных контролирующих органов, претерпела значительные изменения в рамках развития и цифровизации работы всего государственного контролирующего аппарата. Уже сейчас основной документооборот государственных контролирующих органов и таможенных органов происходит через внутренние информационные системы.

Внедрение данных информационных систем в работу государственных органов было заложено в программу развития и модернизации таможенных органов до 2020 года, данный перечень мероприятий как показывает практика на сегодняшний день себя полностью оправдал, и показал, что тенденция, выбранная Правительством РФ о автоматизации и цифровизации деятельности таможенных структур и иных государственных структур имеет практический смысл продолжать и дорабатывать, до 2030 года таможенным органам поставлена задача полностью и повсеместно на 100 % освоить и применять электронное взаимодействие как с участниками ВЭД так и с другими контролирующими органами.

**Вывод по главе 3.** Полный переход таможенной службы на полное цифровое обеспечение открывает возможности для более качественного, быстрого оказания услуг, а также открывает возможности для взаимодействия и мониторинга между контролирующими органами в рамках общих электронных площадок.

Перевод информации необходимой для проведения таможенного контроля в цифровой вариант, снимает ряд ограничений и проблем, которые существовали во взаимодействии таможенных органов и государственных контролирующих органов, таких как Россельхознадзора, Роспортебнадзора, ФСБ переводя основную часть взаимодействия в цифровой обмен информацией.

Применение наработок из особых экспериментальных зон, таких как Владивосток, показал эффективность выбранного пути развития и возможность полной передачи полномочий в руки таможенных органов для проведения таможенного контроля, в свою очередь роль государственных контролирующих органов сводиться, к необходимости полного всеобъемлющего информационного сопровождения таможенных органов для принятия объективного и справедливого решения.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На сегодняшний день развитие международной торговли показывает значительный рост объемов внешнеторгового оборота Российской Федерации с участием морского транспорта. На увеличение популярности осуществления грузовых перевозок морским транспортом сказывается, низкая себестоимость логистических издержек на данном виде транспорта, и устранение ряда проблем, с которыми сталкивались предприниматели.

Устоявшаяся система стандартизации морских контейнерных перевозок и приспособленность для различных видов грузов также являются удобным решением для участников внешнеэкономической деятельности.

В данной работе выявлены особенности таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах морским транспортом на примере Владивостокской таможни и пути его совершенствования.

По результатам проведенного исследования в выпускной квалификационной работе были получены следующие выводы и результаты:

Во-первых, была изучена система классификации и видов морских контейнерных перевозок, а также рассмотрена стамбульская конвенция о временном ввозе товаров в которой было дано понятие о Контейнере – как о средстве транспортного оборудования, выявлены преимущества и недостатки морских контейнерных перевозок.

Во-вторых, в ходе изучения правовых основ проведения таможенного контроля товаров и морских транспортных средств было установлено, что основой в рамках осуществления таможенных операций служат следующие правовые акты: таможенный кодекс ЕАЭС, кодекс морского мореплавания (содержащий в себе перечень документов необходимых для таможенного оформления и таможенного контроля судна), конвенция об облегчении международного морского судоходства, кроме этого рассмотрены правила ИНКОТЕРМС 2010 (необходимые для определения таможенной стоимости товара) и Гаагско-Висбийские правила.

Исходя из вышеизложенного можно сказать что таможенное оформление морских контейнерных транспортировок, обладает правовой особенностью в части необходимости представления большого количества документов и сведений необходимых для его таможенного оформления и соблюдения всех норм таможенного кодекса ЕАЭС и международных конвенций.

В-третьих, установлено, что особенностью таможенного оформления морских контейнерных перевозок заключаются в количестве документов на груз и информации, которая подлежит обязательному указанию в них. Помимо документов и сведения, установленных ТК ЕАЭС, согласно нормам международного морского права, на судне должны находиться специфические судовые документы: мерительное свидетельство, свидетельство о праве собственности на судно, о грузовой марке, судовой и машинный журналы.

В-четвертых, Владивостокскую таможню можно охарактеризовать, как таможенный орган, осуществляющий свою деятельность в особом экономическом регионе столкновения азиатско-тихоокеанского экономического интереса и расположенный на главных транснациональных транспортных коридорах с развитыми логистическими путями, приморской портовой инфраструктурой и выгодным географическим местоположением.

Владивостокская таможня, в свою очередь является объектом эксперимента, проводимого Правительством РФ в рамках развития экономического потенциала региона, это сказывается на специфике функционирования таможенной службы Владивостокской таможни.

В-пятых, в ходе анализа, были выявлены проблемы, возникающие при проведении таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни, такие как:

- организационные (связаны с порядком взаимодействия участников перевозочного процесса и организацией проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств в морском порту);

– информационные (связаны с вопросами своевременного обеспечения необходимой информацией всех субъектов, задействованных при совершении операций в порту);

– технологические (связаны с функционированием программных средств, обеспечивающих и сопровождающих все процессы совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в порту);

– инфраструктурные (связаны как, непосредственно, с инфраструктурой Владивостокской таможни, так и состоянием портово-логистических объектов в регионе ее деятельности);

– проблемы правового характера (связаны с совершенствованием нормативной правовой базы проведения таможенного контроля, а также внесением изменений в действующие документы в целях решения вышеизложенных проблем).

В-шестых, Владивостокская таможня – одна из трех крупных таможен в России, которая осуществляет все таможенные операции, начиная с прибытия, размещения на временное хранение товаров и заканчивая электронным декларированием с проведением фактического контроля.

В регионе активно расширяются и модернизируются главные экономические пути, железнодорожное сообщение, авто транспортное направление, расширяются морские порты и другая необходимая инфраструктура для привлечения еще большего интереса со стороны участников внешнеэкономической деятельности.

Владивостокская таможня, всегда являлась регионом внедрения пилотных технологий, например, таких как: система единого окна, предварительное информирование.

В рамках реализации на своей территории перспективных направлений таможенного контроля товаров и транспортных средств Владивостокская таможня внесла огромный вклад в общее развитие ФТС России.

В-седьмых, проанализированы и выявлены возможные направления совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств в Владивостокской таможне:

– правовые (внесение изменений в постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. №501 и постановление Правительства от 13.08.2016 г. № 792 в целях наделения таможенных органов полномочиями по осуществлению ветеринарного и карантинного фитосанитарного контролей в полном объеме).

– инфраструктурные (увеличение холодильных и складских площадей, проведение причальных дноуглубительных работ, строительство новых морских терминалов)

– технологические (доработка КПС «Портал «Морской порт» с учетом выявленных проблем)

– информационные (разработка и введение в действие новых технологических карт межведомственного взаимодействия в целях информационной интеграции таможенных и иных ГКО)

– организационные (оптимизация процессов взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса за счет решения информационных, технологических, инфраструктурных и правовых проблем, проведение адресной работы с участниками ВЭД в целях увеличения доли, поданной ПИ).

В-восьмых, были предложены мероприятия по совершенствованию взаимодействия таможенных органов с ГКО в пунктах пропуска на таможенной границе.

Полный переход таможенной службы на полное цифровое обеспечение открывает возможности для более качественного, быстрого оказания услуг, а также для взаимодействия и мониторинга между контролирующими органами в рамках общих электронных площадок.

Перевод информации необходимой для проведения таможенного контроля в цифровой вариант, снимает ряд ограничений и проблем, которые существовали во взаимодействии таможенных органов и государственных контролирующих органов, таких как Россельхознадзора, Роспотребнадзора, ФСБ переводя основную часть взаимодействия в цифровой обмен информацией.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 29.05.2019.
2. Постановление Правительства РФ от 13.08.2016 № 792 «О порядке осуществления государственного карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации». – ред. от 17.07.2019.
3. Постановление Правительства от 12.11.2016 № 1154 «О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»
4. Распоряжение Правительства РФ от 29.06.2012 N 1125-р. – ред. от 28.11.2017.
5. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте. – ред. от 21.12.1979.
6. Конвенция по облегчению международного морского судоходства от 09.04.1965.
7. Конвенция о временном ввозе ст. 1 от 26.06.1990 г.
8. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ. – ред. от 26.05.2021
9. ГОСТР 52524 – 2019 (ИСО 6346:1995) Кодирование, идентификация и маркировка. – Москва: Стандартинформ, 2019. – С. 15.
10. Антонова, Е.И., Белоусова, Т.И. Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска // Современные информационные технологии и ИТ-образование. – №4(13). – 2017. – С. 180-187

11. Баландина, Г.В., Пономарев Ю.Ю., Синельников-Мурылев С.Г. Таможенное администрирование в России: какими должны быть современные процедуры. – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2019. – 100 с.
12. Белоусова, Т.И. Взаимодействие таможенных органов с государственными контрольными органами в пунктах пропуска свободного порта Владивосток / Т.И. Белоусова, Е.И. Антонова, В.В. Романов, Н.А. Шаланина // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. №3 (80).
13. Бормотова, Е.Г., Липатова Н.Г. Шипилов Д.Б. Таможенный контроль в морском пункте пропуска с использованием механизма «единого окна» // Вестник Российской таможенной академии, 2015. – №2. – С. 75-80.
14. Вербило, О.М. Пути повышения пропускных способностей портовых контейнерных терминалов Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2015. – № 1 (29). – С. 137–144.
15. Жусупов, С.Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // Транспорт Российской Федерации. – 2011. - №6(37). – С.36- 39.
16. Зыков, А.А., Подзоров, Р.А. Проблемы и перспективы развития таможенного контроля // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях: материалы международной научно-практической конференции. М.: МУ им. С.Ю. Витте, 2015. – 525 с.
17. Касаткина, А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования Право. Журнал Высшей школы экономики. – №2. – 2016. – С. 171-185.
18. Кияшко, Е.Ю. Особенности проведения таможенными органами контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. №4, 2017. С. 33 – 45.

19. Лимонов, Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: учебное пособие // Издательство: ООО «Модуль». – 2009. – С. 379.
20. Лысак, Е.Д. Правовые аспекты таможенного оформления морских судов Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. - №4(65). – С.28-33.
21. Оселедец, Д.А. Правовое регулирование использования электронного документооборота в морской перевозке грузов по коносаменту // Российское предпринимательство. – №20(266). – 2014. – С. 1-11.
22. Полошевец, А.А., Малышенко, Ю.В. Анализ процессов таможенного оформления и таможенного контроля морских судов (на примере таможенного поста «Морской порт Находка) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2012. - №4(45). – С.83-87.
23. Пономарев, Н.Е. Морская логистика и особенности морских перевозок // «Молодой ученый». – 2016. – №1(105). – 464-466
24. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2012. - №4(45). – С.83-87.
25. Тебеньков, С.А. Современное состояние и проблемы контейнеризации как приоритетного направления инновационного развития рынка грузовых перевозок // Транспортное дело России. – 2014. - №9. – С. 25-27.
26. Тимченко, Т.Н., Арестова, Ю.А., Погарская, А.С., Сапронов, В.Н. Таможенное оформление прибытия/убытия морских судов заграничного плавания в морских портах России // Спб.:» Троицкий мост». – 2015. – С.122.
27. Тимченко, Т.Н., Филатова, Е.В. Таможенное оформление морских контейнерных перевозок: учебное пособие // Издательство: Инфра-М. – 2016. – С.106.
28. Травинский, П.С. Организация международных перевозок грузов // Москва. – 2013. – С.1-99.

29. Холопов, К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. - №1. – С.60-65.
30. Шилимов, М.В., Ульянина, Л.Ю. Контейнерные перевозки Экономические науки. – 2017. – №2(3). – 29-34.
31. Дещеней, Е. Рынок морских контейнерных перевозок: что еще ждать в 2017 / Е. Дещеней // Международный перевозчик. – [http://www.telsgroup.ru/media\\_center/tels\\_in\\_the\\_press/3920.html](http://www.telsgroup.ru/media_center/tels_in_the_press/3920.html)
32. Идентификационный номер судна. – <http://regmorsud.ru/about/item/457-30-identifikatsionnyj-nomer-sudna.html>
33. Использование современных контейнерных перевозок грузов. – [http://logoskop.ru/perevozka/kontejnerye-perevozki.html#h2\\_1](http://logoskop.ru/perevozka/kontejnerye-perevozki.html#h2_1)
34. Классификация морских судов. – <http://seaman-sea.ru/stati/682-klassifikatsiya-morskikh-sudov.html>
35. Контейнерные перевозки интернет-издание «ВЭД-информ» – <http://vedinform.com/freight/container>
36. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаага-Висби правила). – <http://www.brokert.ru/material/pravila-o-konosamente-gaaga-visbi>
37. Международная морская перевозка грузов. – <http://www.brokert.ru/material/mejdunarodnaja-morskaja-perevozka-gruzov>
38. Международная торговая палата (ICC Russia international chamber of commerce) – <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/morskaya-transportirovka-vse-tonkosti-protssessa/>
39. Морской агент. – <http://www.brokert.ru/material/morskoi-agent>
40. Новостной портал Fish News – <https://fishnews.ru/news/41671>
41. Проект приказа ФТС России «Об утверждении Положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного



союза

этими

судами».

—

[http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20130902\\_5](http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20130902_5)

42. Сайт ФТС РФ, итоги работы Владивостокской таможни 2020. —

<https://dvtu.customs.gov.ru/folder/130214/document/274511>

43. Сайт ФТС РФ, отчет о результатах деятельности Дальневосточного таможенного управления за 2020 г. —

<https://dvtu.customs.gov.ru/document/text/265020>

44. Сайт ФТС РФ, отчет о результатах деятельности Дальневосточного таможенного управления за 2019 г. —

<https://dvtu.customs.gov.ru/document/text/224783>

45. Сайт ФТС РФ, первое место по перечислению платежей в бюджет государства среди дальневосточных таможен в 2019 году традиционно заняла Владивостокская таможня. —

<https://dvtu.customs.gov.ru/folder/97609/document/225447>

46. Сайт ФТС РФ, структура Владивостокской таможни. —

<https://dvtu.customs.gov.ru/folder/12066>

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### Статистические данные о доле предварительной информации в разрезе региональных таможенных управлений

№	Наименование таможенного органа	Количество оформленных судовых дел при прибытии	Количество коносаментов	Количество привязанной ПИ в объеме оформленных дел при прибытии	Процент привязанной ПИ
Северо-Западное таможенное управление					
1	Поморский	31	2	0	0,00%
2	Поморский ТП ОТОиТК № 2	34	3	0	0,00%
3	Морской порт Выборг	86	8	0	0,00%
4	Морской порт Мурманск	441	18	3	16,67%
5	Кронштадтский	26	2101	0	0,00%
6	Шкиперский	2	0	0	0,00%
7	Турухтанный	78	3621	1	0,03%
8	Лесной порт	226	20363	8	0,04%
9	Гавань	405	24564	22	
10	Бронка	125	11199	0	0,00%
11	Усть-Лужский	179	4703	17	0,36%
Итого		1633	66582	51	0,08%

Рисунок П.1 – Статистические данные Северо-Западного таможенного управления

Южное таможенное управление					
1	Ейский	137	6	3	50,00%
2	Морской порт Кавказ	142	106	0	0,00%
3	Морской порт Темрюк	245	226	0	0,00%
4	Туапсинский	138	908	0	0,00%
5	Астраханский	148	40	0	0,00%
6	Морской порт Оля	22	13	9	69,23%
7	Морской порт Азов	302	609	505	82,92%
8	Речной порт Ростов на-Дону	623	27	0	0,00%
9	Анапский	5	1	1	100,0%
10	Новороссийский западный	104	4996	0	0,00%
11	Новороссийский центральный	347	6998	60	0,86%
12	Новороссийский юго-восточный	168	12834	1	0,01%
13	Сочинский центральный	8	1	0	0,00%
14	Морской порт Таганрог	100	30	0	0,00%
Итого		2489	26795	579	2,16%
Уральское таможенное управление					
1	Новоуренгойский	68	0	0	0,00%
Итого		68	0	0	0,00%
Северо-Кавказское таможенное управление					
1	Морской торговый порт Махачкала	55	60	6	10,00%
Итого		55	60	6	10,00%

Рисунок П.2 - Статистические данные Южного таможенного управления

Центральная энергетическая таможня					
1	Отдел специальных таможенных процедур № 2 Южного энергетического таможенного поста	133	111	0	0,00%
2	Отдел специальных таможенных процедур № 2 Южного энергетического таможенного поста	133	111	0	0,00%
3	Отдел специальных таможенных процедур № 1 Южного энергетического таможенного поста	233	43	0	0,00%
4	Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 3 Южного энергетического таможенного поста	95	93	0	0,00%
5	Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 2 Южного энергетического таможенного поста	85	84	0	0,00%
6	ОТО и ТК № 1 Северо-Западного энергетического таможенного поста	183	0	0	0,00%
7	ОТО и ТК № 2 Северо-Западного энергетического таможенного поста	64	0	0	0,00%
8	ОТО и ТК № 3 Северо-Западного энергетического таможенного поста	103	18	0	0,00%
9	Кавказский энергетический	74	174	62	35,63%
10	ОТО и ТК № 1 Дальневосточного энергетического таможенного поста	29	0	0	0,00%
11	ОТО и ТК № 2 Дальневосточного энергетического таможенного поста	74	0	0	0,00%
12	ОТО и ТК № 1 Северного энергетического таможенного поста	76	4	0	0,00%
13	Калининградский энергетический	29	0	0	0,00%
Итого		1311	638	62	9,72%

Рисунок П.3 - Статистические данные Центральной Энергетической таможни

Крымская таможня					
1	т/п Феодосийский	5	0	0	0,00%
2	т/п Керченский	88	136	0	0,00%
3	ОТОиТК № 2 Керченского таможенного поста	1	0	0	0,00%
Итого		94	136	0	0,00%
Севастопольская таможня					
1	Инкерманский	10	12	0	0,00%
2	Бухта Камышовая	2	2	0	0,00%
Итого		12	14	0	0,00%
Калининградская областная таможня					
1	Балтийск	46	1573	0	0,00%
2	т/п Морской порт Калининград имени Н.С.Хазова	205	1391	42	3,02%
3	Светлый	112	73	6	8,22%
Итого		363	3037	48	1,58%

Рисунок П.4 - Статистические данные: Крымской, Севастопольской, Калининградской таможни